Année 1949. — N° 36. Le Numéro : 5 francs. Mercredi 8 Juin 1949.

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

# DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

**Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE DE L'UNION FRANÇAISE :**
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **300 fr.** ; ÉTRANGER : **350 fr.**
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 15 FRANCS

## SESSION DE 1949 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 39e SEANCE

### Séance du Mardi 7 Juin 1949.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.
2. — Conseil supérieur de la marine marchande; institution de commissions d'études spécialisées. — Discussion d'une proposition; Renvoi à la commission.
3. — Règlement de l'ordre du jour.

**PRESIDENCE DE M. BOISDON**

(*La séance est ouverte à quinze heures.*)

— 1 —

**PROCES-VERBAL**

**M. le président.** La séance est ouverte.

Le procès-verbal de la séance du vendredi 3 juin 1949 a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

**CONSEIL SUPERIEUR DE LA MARINE MARCHANDE. — INSTITUTION DE COMMISSIONS D'ETUDES SPECIALISEES**

**Discussion d'une proposition; renvoi à la commission.**

**M. le président** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de MM. René Moreux, Schmitt et Schock et les membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à instituer, dans le cadre de la loi du 9 février 1948, au sein du conseil supérieur de la marine marchande des « commissions d'études spécialisées » pour étudier tous les aspects du trafic entre la France, l'Afrique du Nord, les départements d'outre-mer et les territoires d'outre-mer.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. René Moreux,** *rapporteur de la commission du plan, de l'équipement et des communications.* Mes chers collègues, on se tromperait en croyant que la proposition qui nous est présentée n'est qu'un prétexte à l'exposé des motifs qui insiste sur la dangereuse situation économique actuelle de nos territoires d'outre-mer. Cette proposition est bien l'essentiel du rapport qui nous est soumis car elle est susceptible d'apporter une aide immédiate à l'économie de nos territoires. Mais il est vrai que, pour la motiver, votre rapporteur a saisi avec empressement l'occasion de traiter la question économique dans son ensemble.

En discutant de l'opportunité des comités de trafic professionnel — j'insiste sur le mot « professionnel » et non « administratif » — qu'il nous semble nécessaire d'instituer sur toutes les routes maritimes entre la France et les départements et territoires d'outre-mer, votre commission du plan a été amenée à examiner le problème capital des prix de revient auquel, lorsqu'on parle du plan de production, on ne pense presque jamais, dans le grand public tout au moins, sinon chez les auteurs du plan.

On dirait que le plan se propose seulement d'augmenter les productions et ne vise qu'à cela, alors que son objectif économique principal doit être d'abaisser les prix de revient par le perfectionnement technique. L'erreur est d'ailleurs générale. On vient de faire des calculs schématiques d'après les programmes d'interpénétration d'économies européennes.

Ces calculs montrent que les exportations envisagées par les gouvernements européens sont d'un volume environ dix fois supérieur aux importations qu'ils se proposent d'effectuer.

Tout le monde veut exporter, mais personne ne veut acheter.

Je vous rappelle qu'on était arrivé avant guerre à réserver le marché métropolitain à nos produits coloniaux, non seulement par les droits de douane, mais également par les caisses de compensation, les contingentements des produits étrangers, les achats prioritaires des différents services publics auxquels s'est ajoutée, depuis la guerre, l'arme redoutable de l'office des changes.

Vraisemblablement il ne pourra plus en être ainsi, ou du moins dans les mêmes proportions; entre temps, en effet, il y a eu la guerre que nous avons mal gagnée et les conférences internationales d'après guerre, dont certaines ont abouti à la charte de la Havane instituant l'organisation du commerce.

La charte de la Havane a été signée après quatre mois de discussion, du 21 novembre 1947 au 23 mars 1948, par les délégués de quarante-neuf Etats sur cinquante-six. Les sept Etats ayant refusé de signer sont: l'U.R.S.S., la Pologne, la Yougoslavie, la Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie et l'Argentine. Il est à noter que la Tchécoslovaquie, en revanche, a signé la charte.

Un protocole provisoire d'application a été adopté le 1er janvier 1948 par huit nations: les Etats-Unis, le Canada, la Grande-Bretagne, l'Australie, la France et les trois pays du Benelux.

La charte doit recevoir les ratifications de vingt Etats avant le 30 septembre 1949. Si les vingt ratifications n'ont pas eu lieu à cette date, les Etats signataires devront se consulter; mais, les vingt ratifications obtenues ou non, l'esprit de la charte demeurera, et il donne la tendance actuelle du commerce international. Il convient donc de connaître ce document, tout au moins dans ses traits essentiels.

L'article 16 pose d'une façon formelle l'égalité douanière de tous les membres signataires de la charte. Il est ainsi libellé: « Tous avantages, faveurs, privilèges ou immunités accordés par un Etat membre à un produit originaire ou à destination de tout autre pays sont immédiatement et sans conditions étendus à tout produit similaire, originaire ou à destination de tous les autres Etats membres. »

Par conséquent — et je tiens à le souligner — notre nouveau tarif douanier prévoyant que le tarif maximum est triple du tarif minimum, ne peut plus jouer. C'est une première protection abolie.

L'article 18 stipule que les droits de douane, d'autre part, ne peuvent pas être remplacés ou renforcés par des taxes intérieures qui ne frapperaient pas les articles nationaux similaires. L'article pourrait jouer par exemple si les vins français étaient frappés aux Etats-Unis de droits de circulation ne frappant pas les vins de Californie; inversement, nous pourrions protéger nos vins en les affranchissant des droits de circulation tout en imposant ces droits aux vins étrangers, italiens ou espagnols.

Vous allez voir, mes chers collègues, en dépouillant la charte de la Havane, que tous les systèmes de protection que nous avions institués avant la guerre tombent les uns après les autres.

L'article 20 interdit les contingentements et les licences d'importation ou d'exportation.

Voici, en effet, l'essentiel de cet article:

« Aucun Etat membre n'établira ou ne maintiendra à l'importation d'un produit du territoire d'un autre Etat membre, à l'exportation ou à la vente, pour l'exportation d'un produit destiné au territoire d'un autre Etat membre, de prohibitions ou de restrictions autres que les droits de douane et taxes ou autres redevances, que l'application en soit faite au moyen de contingents de licences d'importation ou d'exportation ou de tout autre procédé. »

C'est là un moyen de protection extrêmement efficace qui nous échappe. Le rapport qui vous a été présenté s'est efforcé de le mettre particulièrement en relief. Il est vrai que certaines possibilités nous resteront de rétablir ces contingents et ces licences: pour les exportations, lorsqu'il y a pénurie grave de produits alimentaires ou autres produits essentiels, et pour les importations, lorsqu'il s'agira de résorber un excédent temporaire de production et de maintenir l'équilibre de la balance des payements. Cette dernière exception pourra malheureusement longtemps jouer chez nous.

L'Union française pourra donc, en principe, toujours se réclamer des exceptions prévues, mais l'approbation — et j'insiste là-dessus — des cosignataires devra toujours être demandée.

Les articles 23 et 26 condamnent les caisses de soutien.

L'article 25 stipule:

« Si un Etat membre accorde ou maintient une subvention quelconque, y compris toute réforme de protection des revenus ou de soutien des prix, qui a directement ou indirectement pour effet soit de réduire les importations d'un produit dans son territoire, ou d'empêcher une augmentation des importations d'un produit, cet Etat membre fera connaître par écrit à l'organisation la portée et la nature de cette subvention. »

L'Etat qui voudra établir une subvention devra donc démontrer que cette subvention ne lui procure pas une part du commerce mondial de ce produit supérieure à la part équitable qui lui revient. L'article 28 le précise.

Je vous fais remarquer que ce mot « équitable » peut prêter à toutes les équivoques.

Ces dispositions sont encore renforcées par l'article 34 créant des droits anti-dumping et compensateurs.

Il y a même un article, l'article 13, qui me paraît extrêmement dangereux en ce qui concerne l'équipement.

La charte en effet, en son article 13, reconnaît qu'il peut être fait appel à une aide spéciale de l'Etat, aide pouvant, dans certaines circonstances, prendre la forme de mesures de protection. C'est le cas de la protection des anciennes industries créées entre le 1er janvier 1939 et la date de la charte, et de la protection d'une industrie déterminée, pour transformer par exemple un produit de base national ou pour réaliser une utilisation plus complète et plus rationnelle des ressources naturelles ou de la main-d'œuvre. Mais le paragraphe 7 de l'article 13 stipule formellement qu'une requête doit être adressée pour obtenir cette autorisation. La charte pourrait donc, sans trop solliciter les textes, donner un droit de regard sur tous nos plans d'équipement.

On voit que l'avenir tourne résolument le dos aux méthodes du passé en supposant pour chaque Etat une liberté totale pour fixer sa politique économique. A l'avenir, cette politique économique ne peut s'établir que dans un cadre déterminé par des conférences internationales dans lesquelles domine une grande puissance, soulevée par un grand idéal humain, mais qui veut aussi sauver sa conception de la libre entreprise en ouvrant toutes les frontières à ses colossales activités économiques et financières.

Nous sommes résolus, en ce qui nous concerne, à maintenir à nos départements et territoires d'outre-mer le marché métropolitain, mais nous constatons que ce sera dorénavant plus difficile de le faire. Il faudra à chaque instant expliquer, négocier, dire, pour chaque mesure de faveur envisagée pour nos produits coloniaux, le pourquoi, et justifier l'ampleur de l'aide sollicitée.

Au fur et à mesure que le plan d'équipement développera la production, il faudra de toute évidence conquérir des marchés extérieurs de plus en plus nombreux, et supporter la concurrence internationale, c'est-à-dire vendre aux prix mondiaux.

Or, la paix a orienté tous les marchés vers la baisse. Les deux grands marchés directeurs, celui du blé et celui des métaux non ferreux, sont en plein recul, entraînant toutes les cotes dans la baisse. Les mesures autoritaires des gouvernements essaient en vain de freiner le mouvement. Dès qu'un secteur économique connaît l'abondance et la liberté, la dépression des prix se produit. C'est ainsi que la récolte américaine de blé laissant prévoir un nouveau record de moisson, le boisseau de blé est en recul constant à Chicago, perdant trois cents un quart en une semaine. Le 4 juin, il était encore descendu à 191 cents 1/2 contre 192 3/4 précédemment.

La cote en baisse des métaux non ferreux à New-York entraîne des reculs à toutes les bourses de commerce. Le gouvernement de Londres qui, jusqu'ici, dirigeait le marché par des achats massifs par contrats à long terme, est débordé. Paris, qui le suit, est aussi déconcerté.

Le cuivre oscillait le 27 mai autour de dix-huit cents la livre-poids à New-York, ce qui correspond à 100 livres sterling la tonne. Les autorités britanniques n'ont cependant consenti, depuis le 15 mai, à ramener leur prix que de 140 livres à 120 livres. Le 4 juin, le cuivre était, malgré cela, en recul à New-York à dix-sept cents 62.

Le plomb vaut à New-York quatorze cents la livre, ce qui correspond à 77 livres sterling la tonne. Pourtant le prix officiel à Londres n'a été ramené, depuis le 15 mai, qu'à 95 livres au lieu de 105 livres précédemment.

La France, faisant la même politique que la Grande-Bretagne, a fixé son prix du plomb à peu près à la parité avec Londres, soit à 100.000 francs la tonne, contre, nous venons de le voir, 85.000 francs à New-York.

Même disparité pour le zinc.

Les efforts des gouvernements pour stopper la baisse sont vains. Partout où la production atteint le tonnage des besoins le tassement des prix est inévitable.

Les objectifs pour nos produits coloniaux sont donc les suivants: garder la maîtrise totale du marché métropolitain et vendre les surplus d'exportation hors de France, par conséquent les vendre aux prix mondiaux.

Quelques exemples vont nous montrer que, pour les produits à exporter en dehors de la métropole, la tâche ne sera pas facile.

Ce n'est le cas ni des oléagineux, ni du café, ni du riz, ni du caoutchouc pour lesquels la métropole est un marché toujours acheteur; ce sera certainement le cas des bananes, des agrumes, des dattes, du cacao, de la vanille, des bois équatoriaux et du plomb, pour ne parler que des produits les plus menacés. Ces produits devront donc, d'abord, s'efforcer de reconquérir ces marchés d'avant guerre que l'évolution politique et notre absence prolongée des marchés leur ont fait perdre.

Ces produits trouvaient des débouchés en 1938 surtout aux Etats-Unis et en Europe. Pour l'Europe, nous disposons d'une enquête remarquable de la Société des Nations qui a publié, en 1941, un volume

particulièrement précieux intitulé: « Le commerce de l'Europe ». C'est à la suite de ce document, basé sur des chiffres d'avant-guerre, que nous avons examiné brièvement les chances de nos produits coloniaux de base sur le marché européen.

Deux intéressent l'Afrique du Nord et particulièrement l'Algérie: ce sont les agrumes et les dattes. Nous nous arrêterons simplement aux agrumes pour ne pas prolonger le débat.

Je suivrai, non pas les statistiques des groupements professionnels qui portent sur les campagnes à cheval sur deux années, mais les statistiques douanières qui couvrent l'année normale du 1er janvier au 31 décembre, en rappelant toutefois qu'elles traduisent la fin de la campagne de l'année précédente et le commencement d'une campagne nouvelle.

Première constatation réconfortante: nos agrumiculteurs nord-africains ont singulièrement développé leurs débouchés dans la métropole. En 1948, la métropole a reçu d'Afrique du Nord 205.000 tonnes d'agrumes, dont 115.000 venaient d'Algérie, 78.000 du Maroc, et près de 10.000 de Tunisie. Mais comme, en plus, la France a acheté 72.000 tonnes d'agrumes à l'Italie et à l'Espagne, notre consommation totale a donc été l'année dernière de 277.000 tonnes contre 221.000 en 1938.

Il y a là un phénomène intéressant et particulièrement encourageant.

Il est certain que les consommateurs métropolitains sont susceptibles d'absorber une quantité encore plus importante d'agrumes. Il faut s'en réjouir, car l'orange apporte à l'organisme, à celui des enfants en particulier, des vitamines précieuses.

Il faut s'en réjouir aussi, au point de vue économique et social, car dans le passé ce fut la politique constante des gouverneurs de l'Algérie de pousser à la culture des agrumes.

Le dirigisme insistant de l'Etat ne peut pas pousser les producteurs dans une voie et leur dire ensuite qu'il s'est trompé, qu'il ne reste plus qu'à arracher les arbres qui ont mis dix ans à arriver à leur plein développement.

Nous verrons, dans un instant, que le même cas se pose pour le cacao dont on a imposé la culture au paysan noir.

Le marché des agrumes en France se développera, si la qualité et le prix répondent à la demande. Nous rencontrons de suite ces deux données immuables de toute vente: prix et qualité.

La qualité: les oranges nord-africaines nous la donnent. Mais il semble bien que le prix au consommateur — je ne dis pas au producteur — doive être sérieusement réexaminé.

C'est un fait impressionnant de constater, comme nous le verrons tout à l'heure, que nous n'arrivons pas à vendre nos oranges en Suisse pour la seule raison qu'elles sont trop chères.

Une enquête menée au début de cette année montre qu'un kilo d'oranges, acheté 15 francs à la production, est grevé de 52,75 francs de frais, pour le consommateur de Paris. On a donné le détail des différents postes: ils méritent d'être examinés de près. Certains paraissent exorbitants: par exemple, celui de l'emballage et du conditionnement porté pour 17 francs; par contre le fret proprement dit, payé à l'armateur, n'est que de 4,18 francs sur ce total de 52,75 francs.

Dans la deuxième partie de cet exposé, traitant directement de la proposition qui vous est soumise, nous montrerons que les commissions d'études spécialisées que nous vous proposons pourraient très efficacement étudier ces problèmes.

De toute manière, pour absorber la production sans cesse accrue de l'Afrique du Nord — les jeunes plantations vont donner à plein dans quatre, cinq, six, sept, huit, neuf, dix ans, — il faut obtenir de nouveaux marchés dans la métropole et en Europe. Donc, je reviens toujours sur ce point: il faut comprimer le prix de revient.

L'Europe offrait à nos agrumes un marché extrêmement vaste avant la guerre. D'après l'enquête de la Société des Nations, l'Europe, moins l'U.R.S.S., consommait, en 1938, plus d'un million sept cent mille tonnes d'agrumes. Ce chiffre pourrait être largement doublé si nous avions dans le domaine diplomatique, dans le domaine financier, la paix.

Les grands consommateurs étaient avant guerre: l'Angleterre, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède, la Suisse. Le marché européen offre par conséquent de très grandes possibilités à nos agrumes d'Afrique du Nord, mais il faudra d'abord reconquérir les marchés qui nous ont été fermés par suite des circonstances politiques. L'Allemagne et la Pologne représentaient à elles seules, avant guerre, une consommation de 400.000 tonnes.

Il faudra ensuite lutter à prix égal contre toutes les agrumes du monde.

Il est bien caractéristique que les statistiques officielles suisses, pour 1948, nous apprennent que sur 4.600 tonnes d'oranges et de mandarines emballées, 2.000 venaient des Etats-Unis, 1.800 d'Espagne, 575 d'Afrique du Sud, 100 du Brésil, 90 d'Italie et simplement 40 du Maroc, le seul pays d'Afrique du Nord qui figure dans la statistique.

L'Algérie n'est présente que pour les oranges et mandarines en vrac. Mais sur 45.000 tonnes de fruits vendus en vrac en Suisse, elle ne figure que pour le chiffre dérisoire de 5 tonnes, contre 30.000 tonnes pour l'Italie et 14.000 tonnes pour l'Espagne.

Le comité de trafic nord-africain pourra, nous le verrons, proposer utilement dans ce domaine des solutions intéressantes.

Un autre produit colonial qui aura beaucoup de peine à se défendre, et qu'il faut défendre car nous en avons imposé la culture au paysan noir, c'est le cacao. Je rappelle que l'A.O.F. ne produisait pas une tonne de cacao avant la guerre de 1914 et que sa production n'était encore que de 1.500 tonnes en 1921, alors qu'elle atteignait 83.000 tonnes en 1938 pour la Côte d'Ivoire et le Cameroun.

C'est le gouverneur Angoulevant qui força les paysans noirs à pratiquer cette culture pour les sauver de la crise du caoutchouc de cueillette qui ne pouvait soutenir la concurrence du caoutchouc cochinchinois de plantation. La mesure s'est révélée heureuse à l'époque. Aujourd'hui elle a besoin d'être défendue par une politique de qualité et de prix, car nous avons de 30 à 40.000 tonnes de cacao à exporter hors de France.

L'impossibilité de vendre exclusivement en France, en raison de la saturation du marché, est démontrée une fois de plus par la démarche de la chambre de commerce d'Abidjan du 8 mai dernier. Celle-ci télégraphiait au ministre de la France d'outre-mer pour lui signaler qu'il restait dans les ports de la Côte d'Ivoire, 28.000 tonnes de cacao commercialisées et 3.000 à 4.000 tonnes chez les producteurs.

La chambre de commerce demandait que le groupement national d'achat du cacao fût mis en mesure de respecter les engagements souscrits à l'ouverture de la campagne.

La métropole est engorgée, où faut-il vendre ?

Les grands marchés d'importation pour le cacao sont: les Etats-Unis et l'Europe. Sans l'U.R.S.S. l'Europe consommait en 1935, 371.000 tonnes de cacao sur lesquelles 301.000 tonnes venaient des possessions européennes d'outre-mer. Les principaux acheteurs de cacao en Europe étaient la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie, l'Espagne, la Belgique, le Luxembourg, la Suisse, la Pologne de 1919, la Suède, le Danemark, la Norvège.

Mais pour le moment, vous l'avez compris, l'Allemagne, la Tchécoslovaquie, l'Espagne et la Pologne sont pratiquement à reconquérir pour des raisons politiques et économiques. C'est un marché possible d'environ 10.000 tonnes qui a disparu et qui contribue à aggraver le problème du cacao.

Nos T. O. M. étaient pourtant tout particulièrement intéressés aux marchés européens car, à la veille de la guerre, les 55.000 tonnes de cacao que nous vendions hors de la métropole se répartissaient comme suit : Pays-Bas, 27.000 tonnes, Etats-Unis, 12.000, Grande-Bretagne, 6.000; puis venaient l'Allemagne, l'Union belgo-luxembourgeoise représentant 8.000 tonnes d'achats.

Nos territoires d'outre-mer ne pourront retrouver ces marchés que par une politique de qualité et de prix.

Il est notoire que le conditionnement de nos cacaos est encore inférieur à celui de la Nigeria. Nous devons donc reconsidérer très sérieusement la question du conditionnement. Il faut le faire, dans l'intérêt même du paysan autochtone, grand producteur de cacao, en se débarrassant de toute perspective démagogique. Ce n'est pas attenter à la liberté du viticulteur français que d'interdire le mouillage des vins et de garantir la stricte application de la loi sur les appellations contrôlées. Il ne faut pas confondre la liberté et la licence.

Si l'on commettait cette erreur, les conséquences seraient aussi lamentables que dans le domaine sanitaire. Il n'y aurait plus de prophylaxie, ni contre la fièvre jaune, ni contre la maladie du sommeil, ni contre la malaria. Les restrictions indispensables à la liberté individuelle pour sauvegarder les droits de la collectivité sont indispensables aussi bien en matière économique qu'en matière sanitaire.

La qualité étant exigée, nous avons le devoir de défendre au maximum le cacao des territoires d'outre-mer. Nous avons imposé sa culture par voie d'autorité. On

ne peut pas la changer instantanément en culture annuelle puisque le cacaoyer n'est en plein rapport que vers six ou sept ans. Sa culture exige des soins minutieux, des capitaux importants, une longue attente de la productivité. Le cacaoyer pose les mêmes problèmes que la vigne et les agrumes en Afrique du Nord.

Mais c'est peut-être la banane qui aura à supporter le plus durement la concurrence internationale.

Le rapport qui vous est soumis vous a dit comment nos bananes de la Côte occidentale d'Afrique et des Antilles étaient parvenues à éliminer totalement les bananes étrangères du marché français. Tous les moyens de production avaient été employés: tarifs douaniers, contingentements, une caisse de soutien qui au début avait été alimentée par les taxes imposées aux seuls planteurs étrangers qui nous vendaient la presque totalité.

Peut-il en être de même dans le proche avenir, même en faisant jouer les dérogations prévues par la charte de la Havane ? L'esprit de cette charte ne permet pas une réponse formelle.

La banane française pourra-t-elle alors concurrencer les bananes étrangères sur les marchés européens d'Europe ? Ces marchés sont pourtant très importants. Il y aurait le plus grand intérêt à les conquérir, car l'Europe, avant guerre, consommait 653.000 tonnes de bananes et, dans ce chiffre, la Grande-Bretagne comptait pour plus de 300.000. Or, si l'on se reporte à la dernière cote bananière, celle de fin mai, on note que le kilo de bananes de Guinée valait de 95 à 105 francs, wagon départ Marseille, contre 75 à 80 francs le kilogramme de bananes des Canaries à Londres. On voit donc l'effort que la banane française doit faire pour conquérir les marchés étrangers et le marché anglais en particulier.

Ce sera d'autant plus difficile que nos cultures autochtones de bananes sont souvent artisanales, surtout aux Antilles, où beaucoup n'atteignent pas un hectare. Le comité de trafic des Antilles et la cote ferme aura, on le voit, à résoudre de nombreux problèmes.

On pourrait multiplier les exemples. Mais, pour abréger le débat, il suffit de comparer une fois pour toutes les cotes des mêmes produits aux bourses de New-York, Londres et Paris, au 1er juin 1949, c'est-à-dire mercredi dernier.

Comme il a été remarqué précédemment, Londres et Paris, qui le suit, cherchent à freiner la baisse par des cotations autoritaires et des achats officiels. Mais ces places ne peuvent rien contre la position de New-York. New-York est, en effet, le seul marché libre où joue la loi classique du marché, où les prix sont arbitrés souverainement par la confrontation de l'offre et de la demande.

Un jour ou l'autre — et ce jour est proche — Londres et Paris seront obligés de s'aligner sur les cours du plus grand consommateur du monde. Je vous donnerai les cotes en francs métropolitains pour faciliter la comparaison, en tenant compte d'un ajustement qu'il vous serait difficile de faire sur-le-champ, par un effort de calcul mental. La conversion en francs est établie, pour le dollar, à 271,20 francs, qui est la moyenne arithmétique entre le cours officiel de 214 francs et celui du marché libre: 329 francs. Pourquoi ?

Nous nous plaçons dans l'hypothèse d'une vente du produit considéré, sur la place de New-York. Dans ce cas, je vous le rappelle, l'exportateur de nos territoires d'outre-mer est tenu de remettre la moitié des dollars qu'il a reçus à l'office des changes, qui les lui paye au cours officiel de 214 francs. L'autre moitié est vendue par l'exportateur au marché libre, au cours de 329 francs, d'où le cours moyen de 271,20 francs qui a servi à fixer la parité des cours en francs.

Sous cette réserve — et je vous demande un moment d'attention, car ce sera la fin de cet exposé si fatigant, en fin de cet exposé chiffré, qui tout de même était nécessaire pour vous expliquer notre proposition — voici la comparaison des cotes au 1er juin dernier, des produits les plus controversés (les produits alimentaires sont cotés au kilogramme):

Le cacao valait caf en francs: 126,70 à 151,80 francs, suivant la qualité; à Londres: 137 francs; à New-York, il ne valait que 113,70 francs. Les bananes valaient, wagon départ en France, de 95 à 105 francs; à Londres, 80 francs. La vanille de Madagascar valait en France, de 1.800 à 2.300 francs; à New-York de 1.100 à 2.300 francs. Les agrumes de l'Afrique du Nord valaient 100 francs en France; celles d'Espagne et d'Italie 67 francs; à Londres, les agrumes d'origines diverses valaient 80 francs.

Les dattes valaient, en France, 70 francs en vrac, 90 francs en paquet; à Londres, 45,40 francs; à New-York, 83 francs — il y a peut-être là un marché à travailler pour nos dattes de l'Afrique du Nord.

Le sucre valait, départ usine, en France: 55,70 francs; à Londres: 33,70 francs; à la Havane: 24,20 francs.

Les autres produits d'origine végétale, comme le caoutchouc et le coton, valaient respectivement : le caoutchouc d'Indochine et du Cameroun, en France, 173 francs; à Londres, le caoutchouc malais valait 110,60 francs; à New-York, 108 francs. Le coton américain valait en France 238 francs; à Londres, 235 francs et à New-York, 200 francs.

En ce qui concerne les métaux, on trouve les cotes suivantes au quintal: le cuivre électrolytique valait, en France à peu près comme à Londres: 14.250 francs en France, 14.000 à Londres. Comme je vous l'ai dit précédemment, les deux gouvernements cherchent à freiner la baisse des prix. Mais à New-York, le cuivre électrolytique ne valait que 10.760 francs.

L'étain valait en France 60.200 à 60.700 francs; à Londres, 62.360, mais à New-York, simplement 61.620 francs.

Je vous ferai remarquer que c'est le seul métal pour lequel la cote française soit plus basse que celle de New-York.

Le plomb valait à Paris 10.000 francs; à Londres, 10.240 et à New-York, 7,200 francs.

Le zinc valait à Paris de 8.500 à 9.200 francs; à Londres, 9.170 francs; à New-York, 6.600 francs.

Si donc, je le répète, on adopte, avec une réduction sensible, les chiffres de production que propose le plan et si, d'autre part, on met en face de ces chiffres les besoins métropolitains, même augmentés d'une façon sensible, on trouve un reliquat de production qu'il est absolument indispensable d'exporter hors de France. Voilà le fait capital qu'on a toujours tendance à oublier.

Mais, comme cela vient d'être dit, il sera difficile d'exporter, et cela pour deux raisons: d'abord, parce que tout le monde veut exporter; ensuite parce que la concurrence est d'autant plus vive que tous les produits coloniaux, à peu d'exceptions près, sont engagés dans une baisse dont nous n'avons pas encore, de loin, touché le fond.

Le Gouvernement aimait à affirmer, à chaque débat parlementaire, que nos produits coloniaux étaient à la cote mondiale. Ils l'ont été en effet, mais lorsque les produits coloniaux bénéficiaient de cotes très élevées, grâce à la pénurie générale. Les temps sont complètement changés, nous venons de le constater.

Il faut donc abaisser d'urgence les prix de revient de nos produits; comme il s'agit d'une urgence absolue, il est nécessaire d'employer les moyens qui sont immédiatement à notre disposition. C'est pourquoi, bien que ce but ne puisse être que partiellement atteint, par une revision du transport au départ des territoires d'outre-mer ou des départements d'outre-mer vers la France ou vers l'étranger, cette revision aura l'avantage de produire un effet immédiat.

Le plus grand des problèmes, en effet, pour les produits coloniaux est leur évacuation. C'est la raison pour laquelle nous proposons l'institution de « commissions d'études spécialisées » qui seront de véritables comités de trafic, destinés à remplacer les comités de trafic administratifs actuels qui, en principe, doivent cesser d'exister le 28 février 1950. Ces comités de trafic administratifs, ainsi que le rapport vous le démontre, sont souvent intolérables pour le chargeur, c'est-à-dire pour les producteurs coloniaux. Un seul exemple suffit à le démontrer.

Comme l'embarquement du fret dans nos ports des territoires d'outre-mer ne peut se faire qu'avec l'autorisation administrative, séquelle de la vaste organisation, justifiée à l'époque, des transports maritimes pendant la guerre, il arrive souvent que, même si le chargeur peut faire, avec un armement étranger des arrangements au sujet du fret, avec l'agrément de ses armateurs habituels, l'administration interdit le chargement sous prétexte qu'un navire français passera quelques semaines plus tard, d'où perte de temps pour l'utilisation de la marchandise, c'est-à-dire perte d'argent pour le chargeur.

Il faut affranchir l'économie de la France d'outre-mer de ce joug administratif et le remplacer par une discipline consentie, une coordination des efforts de tous ceux qui, à un titre quelconque, participent à ces opérations toujours incertaines que sont la production et la distribution des produits. Votre commission fait des propositions concrètes qui sont, non pas des vues de l'esprit, mais qui ont été imaginées et mises en œuvre volontairement, de 1935 à 1939, par les intéressés à la collecte, au transport et à la distribution des produits d'Afrique du Nord.

Le rapport qui vous est soumis a voulu décrire en détail la composition et le fonctionnement de ce « comité consultatif des transports nord-africains », que nous vous proposons de ressusciter dans le cadre de la législation actuelle et d'étendre à toutes les autres routes maritimes de l'Union française.

Nous n'en ferons donc pas l'historique, nous voulons cependant attirer votre attention sur deux points:

D'abord, le « comité consultatif des transports africains » fut une initiative privée dont on tint l'Etat soigneusement à l'écart, donc jugée nécessaire par les intéressés eux-mêmes.

C'est parce qu'en 1935 l'évacuation des produits nord-africains se faisait dans un chaos désastreux, préjudiciable à tout le monde, aux producteurs, aux consommateurs, à l'armement, aux chemins de fer métropolitains et nord-africains, comme aux transitaires et aux manutentionnaires, que les intéressés au trafic nord-africain décidèrent de se réunir en une conférence pour remettre la machine en ordre.

Donc, lorsqu'on s'efforce de présenter l'institution des comités de trafic que nous proposons, comme une dangereuse manifestation dirigiste, cette assertion est démentie par les faits eux-mêmes.

Si l'on dit que l'Etat était soigneusement écarté des délibérations du « comité consultatif des transports nord-africains », nous rappelons qu'il était officieusement mais très étroitement tenu au courant de ce que le comité avait décidé, car l'Etat est le gardien naturel de l'intérêt général et les promoteurs du « comité consultatif des transports nord-africains » l'ont reconnu. En réalité, nous n'innovons rien. Nous ne faisons que redonner vie à une institution qui a fait ses preuves et nous l'étendons simplement à d'autres directions de trafic.

Nous voulons que l'expérience volontaire et privée du « comité consultatif des transports nord-africains » ne soit pas perdue. Nous relevons un flambeau qu'il est possible et nécessaire de relever car, et c'est là le deuxième point sur lequel nous voudrions attirer votre attention, les résultats obtenus par ce comité ont été remarquables.

**M. Georges Boussenot.** Pourquoi l'a-t-on supprimé ?

**M. le rapporteur.** Par suite de la guerre, mon cher ami.

**M. Georges Boussenot.** C'est une explication, ce n'est pas une justification.

**M. le rapporteur.** Au moment où la flotte était réquisitionnée, le comité consultatif des transports nord-africains n'avait plus de raison d'être.

Parmi les hommes qui y ont joué un rôle de premier plan, M. Morard, président de la région économique d'Algérie, nous disait, il y a peu de temps: « Les réunions du comité étaient toujours animées, souvent tragiques. Les intérêts s'y heurtaient avec une âpreté sans égale. Mais après que les uns et les autres avaient, tour à tour, donné et repris leur démission, on arrivait invariablement à une conclusion raisonnable. »

Ce sont ces confrontations devant l'Etat silencieux, mais officiellement présent cette fois, que nous voulons faire renaître, puis nous voulons étendre une expérience qui a prouvé que la seule façon de trouver la solution à des difficultés est de mettre face à face tous ceux qu'elles atteignent. On cesse alors de se les rejeter mutuellement les uns aux autres pour trouver ensemble les bases d'une défense commune.

Les membres des comités professionnels auront, sur toutes les lignes, des problèmes différents à résoudre.

Les deux exemples que nous vous proposons d'examiner en détail ne sont, comme disent les juristes, qu'énonciatifs et non limitatifs.

Pour l'Algérie, une des questions essentielles à résoudre sera, entre autres, celle de mettre ses agrumes à parité avec les oranges étrangères sur le marché français et, si possible, sur le marché européen. Il s'agira d'écraser les différents courtages, taxes ou frais qui, d'échelon en échelon, font que le kilo d'oranges payé 15 fr. au producteur, comme je l'indiquais tout à l'heure, est vendu 85 ou 90 fr. au consommateur.

L'écart entre ces deux chiffres, soit 75 fr., peut-il être réduit substantiellement ? Tout est là.

A première vue, il paraît anormal que nos prix à la production soient sextuplés à la consommation, quand le fret maritime Alger-Marseille n'atteint pas 4 fr. 18 par kilo.

Cette part infime par rapport aux frais de distribution nous frappera comme elle vous a déjà frappés l'année dernière lorsque, le 25 juin, nous discutions ici même du monopole de pavillon.

Il faudra d'abord examiner de près la multitude des droits, taxes et courtages qui s'accumulent au long de la route Alger-Paris. Il faudra ensuite reprendre le grand problème du conditionnement, du transport et de la manutention Alger, Marseille et Paris qui offre, présentement, un total impressionnant.

Au fond, le problème est d'amener en vrac, sur les petites voitures de Crainquebille, les oranges algériennes, comme celles d'Espagne et d'Italie qui, elles, parviennent ici directement, sans rupture de charge, de l'orangeraie italienne ou espagnole jusqu'à Paris.

Votre rapporteur souhaite une solution sans intervention d'une pression quelconque, une solution où la confiance soit entière. Je laisse aux professionnels le soin d'aller au fond du débat, mais théoriquement, des containers en métal léger pourraient être chargés à la coopérative de production. Ils seraient ensuite mis tels quels sur le camion qui les conduirait au port. Puis ils seraient chargés à bord du navire, déposés sur wagons à Marseille, et déchargés à Paris sur le camion du commissionnaire sans que les oranges fussent touchées. Ce serait là une solution acceptable.

Si cela est possible, cela résoudrait le problème et permettrait de ramener à un taux raisonnable les 70 à 75 francs de frais dont nous venons de parler.

On objecte qu'il faudra retourner les containers. C'est exact, mais on peut les supposer facilement démontables pour être chargés en pontées pour le retour bien plus facilement que les demi-muids qui circulent encore entre la France et l'Algérie.

C'est une des nombreuses questions que le comité aura à examiner. Il peut être sûr que les participants au trafic algérien trouveront des solutions à toutes ces questions mais pour les trouver, il faut d'abord qu'ils délibèrent ensemble.

Le comité de trafic de la côte occidentale d'Afrique aura une besogne encore beaucoup plus écrasante, parce qu'il n'a trop souvent que des rades foraines pour évacuer ses produits.

Le problème des ports africains est en effet un problème tragique.

**M. le président.** Mon cher collègue, votre rapport étant très développé, voulez-vous que nous suspendions la séance pendant quelques instants ?

**M. le rapporteur.** J'accepte volontiers, monsieur le président. Néanmoins, je suis prêt à continuer si l'Assemblée en manifeste le désir.

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures quinze.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. le rapporteur.** Mes chers collègues, j'étais en train d'esquisser les problèmes que le comité de trafic de la côte occidentale d'Afrique aura à résoudre. Je vous disais que ce comité de trafic se trouvera devant une besogne beaucoup plus écrasante encore que le comité consultatif nord-africain parce qu'il ne dispose trop souvent que des rades foraines pour évacuer ses productions.

Le problème des ports africains se présente sous un jour tragique et nous devons l'examiner un instant.

La côte occidentale d'Afrique est mal desservie par les bateaux trop rares, parce que les rotations des navires ne peuvent pas y être accélérées. La vitesse de rotation des navires est une nécessité absolue, même pour les vieux navires et à plus forte raison pour les navires modernes, dont le coût d'exploitation est grevé par des charges de toutes sortes et aussi par l'amortissement de son prix et par ses assurances. On ignore généralement qu'un vieux cargo de 5.000 tonnes amorti coûte 120.000 francs par jour et qu'un cargo neuf en coûte en moyenne 300.000 lorsqu'il attend en rade son tour de chargement ou de déchargement en face d'un port ou soi-disant tel. Ce chiffre paraît tellement fabuleux à ceux qui ne sont pas familiers du trafic maritime qu'il est bon d'en décomposer les éléments. Je prends un exemple.

Un navire neuf, type *Franck Delmas*, de 7.300 tonnes, a coûté à construire dans de bonnes conditions 700.000 francs. En France il aurait coûté au moins un milliard. Il est armé par un équipage de trente-trois hommes, officiers compris.

Sur ces données on obtient, par jour, les chiffres incompréhensibles suivants qui sont des chiffres comptables:

— Gages et accessoires: 55.000 francs.

— Vivres: 15.000 francs.

— Provision pour entretien, réparations et classification: 8 millions de francs par an, soit 20.000 francs par jour.

— Frais généraux: 14.000 francs.

— Assurances: 2 p. 100 sur 700 millions, soit 37.000 francs par jour,

— Soit au total: 141.000 francs.

Mais à cela il faut ajouter l'annuité d'amortissement en vingt ans, à 6 p. 100 sur une valeur de 700 millions, ce qui donne une annuité comptable de 61.029.192 francs, soit par jour 167.203 francs. Il faut donc compter en plus une dizaine de tonnes de consommation par jour, le navire n'étant pas en marche.

Quand on additionne tous ces postes, on arrive au chiffre de 313 millions de francs. C'est donc bien le chiffre avancé dans tous les documents techniques.

Le manque d'équipement des ports africains est par conséquent la raison essentielle des frais successifs occasionnés sur la côte occidentale d'Afrique. Toutes les prévisions de voyages sont dépassées: le mauvais temps, les incidents de la main-d'œuvre autochtone, le manque de magasins allongent toujours les rotations escomptées. Les armements sont justifiés à se couvrir pour ces risques.

Douala lui-même est insuffisant. Les bateaux sont souvent obligés d'attendre en rade pour trouver une place à quai et commencer leurs opérations. Ce fut le cas de l'*Aquitaine*, arrivé devant Douala le 8 mars dernier, et qui dut attendre jusqu'au 23 mars pour avoir une place à quai.

On donne si souvent des apaisements optimistes qu'il me paraît nécessaire de dire à cette tribune les temps réels des navires de deux grandes compagnies de la côte occidentale et des compagnies Fraissinet et Delmas-Vieljeux, pendant leurs touchées sur la côte occidentale d'Afrique durant un an. Nous négligerons volontairement les horaires des paquebots de toutes les compagnies, par conséquent des Chargeurs réunis, car les paquebots jouissent de priorités qui ne permettent pas de se faire une idée de la lenteur de rotation dans les rades africaines.

Voici donc les dates d'arrivée et de départ, les tonnages embarqués et débarqués, pendant vingt et un voyages sur la côte occidentale d'Afrique:

A Pointe-Noire, le *Lagarde*, arrivé le 2 mai 1949, est reparti le 10 mai. Il y est donc resté huit jours. Il a eu une cadence journalière de 125 tonnes.

A Douala, *l'Aquitaine* est resté vingt-six jours et n'a pu, par conséquent, débarquer que 50 tonnes par jour. Le *Colonel Vieljeux* est resté vingt-trois jours et a débarqué 55 tonnes par jour. Le *La Rochelle* est resté dix-huit jours et a débarqué 55 tonnes. Le *Chelma*, d'autre part, est resté vingt jours et a débarqué 125 tonnes par jour. On est frappé, mes chers collègues, de ce qu'un port, qui peut offrir des places à quai, comme Douala, n'arrive pas à des moyennes supérieures, d'autant plus que nous allons rencontrer les moyennes de Kotonou au Dahomey, moyennes nettement supérieures à celles de Douala.

Le *La Palice*, en effet, qui est resté treize jours à Kotonou, a débarqué 145 tonnes par jour; lors d'un deuxième voyage, il est resté quatorze jours et a débarqué 90 tonnes par jour. Le *La Rochelle* est resté vingt jours et a débarqué 60 tonnes. Le *Savona* est resté trente-neuf jours et a débarqué 88 tonnes.

Pour Lomé, on trouve une attente assez réduite qui varie entre neuf et seize jours, avec des moyennes de chargement par jour de 25 à 55 tonnes.

Pour Port-Bouet, les temps sont très longs; c'est ainsi, par exemple, que le *Verdon* est resté depuis le 16 mai 1948 jusqu'au 17 septembre 1948, c'est-à-dire pendant cent quinze jours; il a débarqué 88 tonnes par jour.

Les moyennes de Port-Bouet varient entre 32 tonnes et 59 tonnes.

On ne peut s'empêcher de comparer l'équipement, encore si insuffisant de nos ports et de nos rades africaines, avec le magnifique établissement maritime en eau profonde de Monrovia. Le port de Monrovia a été exécuté après la guerre en dix-huit mois. Il a coûté, c'est entendu, 20 millions de dollars, c'est-à-dire 7 milliards de francs, mais les navires y escalent volontiers parce que l'escale y est rapide. Son plan d'eau de 300 hectares est protégé par des jetées de deux kilomètres, et dix cargos peuvent y opérer simultanément.

Il fut terminé dans le premier semestre 1948. Nous aurions pu soit acheter le matériel avec lequel il fut construit, soit le louer, soit traiter avec des entrepreneurs américains qui voulaient ne pas reconduire tout ce matériel aux Etats-Unis. On ne l'a pas fait, sans doute pour de bonnes raisons, mais il est permis de penser que si on avait mené avec ce matériel et avec une pareille célérité la construction du port d'Abidjan, celui-ci serait déjà terminé. Or, les navires n'opéreront à Abidjan, dans la lagune enfin accessible, que dans un an. Le port lui-même ne sera sans doute outillé que vers 1954.

Le refus du matériel de Monrovia est-il vraiment une économie? Pour ma part, je ne le pense pas. Les conditions difficiles des ports de la côte occidentale d'Afrique se traduisent dans les primes d'assurances qui pèsent sur la marchandise. L'assurance sur faculté, c'est-à-dire, dans le langage des assureurs, sur marchandises, pour le chargement vers l'Afrique occidentale française a une prime de base qui varie entre 3/4 et 6 p. 100 de la valeur des marchandises transportées. 3/4 p. 100 est la prime pour les marchandises volumineuses qui ne sont pas susceptibles de vol; la prime peut monter jusqu'à 6 p. 100 pour les marchandises recherchées pour les vols, c'est le cas, particulièrement des liquides.

Il y a quelques jours, les assureurs ont estimé que les conditions d'exportation des ports s'étaient aggravées. Ils ont institué, temporairement, mais le temporaire dure malheureusement chez nous très longtemps, des surprimes portant sur les ports de la côte occidentale d'Afrique ayant mauvaise réputation.

Voici ce palmarès qui prétend classer les ports africains d'après leurs conditions d'exploitation:

Surprime pour le Cameroun: 0,50 p. 100;

Surprime pour la Guinée et le Congo: 0,75 p. 100;

Surprime pour le Togo, le Dahomey, le Gabon: 1 p. 100;

Surprime pour la Côte d'Ivoire: 1,5 p. 100.

On constatera que les ports de la Côte d'Ivoire, en raison de Port-Bouet, ont la plus mauvaise réputation. Ce tableau augmente nos regrets qu'on ait refusé de laisser les constructeurs de Monrovia nous donner le port d'Abidjan dès 1950.

Les questions qu'aura à régler le comité de trafic de la côte occidentale d'Afrique seront donc particulièrement nombreuses.

Comment établir la régularité des rotations? Pour cela, comment assurer aux navires des garanties de tonnage dans chaque port touché? Comment synchroniser le débit des chargeurs avec celui du port et du navire pour accélérer les opérations?

Comment inclure le tonnage étranger dans ce mécanisme déjà difficile à régler, car la côte occidentale d'Afrique n'est pas soumise au régime du monopole de pavillon comme l'Algérie, et les ports sont, par définition, internationaux?

Comment provoquer des escales occasionnelles de navires étrangers sur tel ou tel port étranger, afin de permettre l'exécution de marchés commerciaux que pourraient traiter les producteurs? Dans nos esprits, les armateurs français du comité de trafic pourront jouer un rôle important dans cette recherche. Ils sont en contact constant avec toutes les bourses maritimes; ils ont les moyens de suivre jour par jour les routes de tous les bateaux du monde. Ils seront mieux placés que quiconque pour négocier au nom du comité tout entier avec les armateurs des navires devant passer au large de la côte occidentale d'Afrique.

Le comité de trafic de la côte occidentale d'Afrique, comme tous les autres, ne pourra d'ailleurs fonctionner que s'il s'appuie sur des informations sûres, fournies par les délégations locales.

Cela nous amène à décrire la structure de ces comités de trafic professionnels qui peuvent, dans le cadre actuel de la législation, partiellement il est vrai, améliorer sensiblement les prix de revient de nos produits coloniaux.

Je vous rappelle que nous faisons jouer l'article 3 de la loi du 28 février 1941 ainsi conçu:

« Le conseil supérieur de la marine marchande peut constituer dans son sein des commissions d'étude spécialisées qui pourront s'adjoindre, le cas échéant, des spécialistes des questions à étudier, ayant voix consultative. »

Cet article a été précisé dans le décret d'application du 26 novembre, dont l'article 8 est rédigé comme suit:

« Le conseil supérieur de la marine marchande et, dans l'intervalle des sessions, son président, peuvent confier l'instruction ou l'examen de certaines questions à des commissions d'études spécialement constituées à cet effet. »

Donc, les commissions d'études peuvent être permanentes, qu'elles soient décidées par le conseil supérieur lui-même ou par son président.

Le texte de la proposition précise bien les experts que nous demandons au conseil supérieur de la marine marchande d'appeler à égalité. Je me permets de lire, dès maintenant, le texte de la proposition élaborée par la commission du plan:

« L'Assemblée de l'Union française invite le Gouvernement à créer, dans le cadre de la loi du 28 février 1948, au sein du conseil supérieur de la marine marchande, cinq « commissions d'études spécialisées »:

« *a*) Algérie;

« *b*) Côte occidentale d'Afrique;

« *c*) Antilles et Côte ferme;

« *d*) Madagascar, Comores, la Réunion;

« *e*) Océanie,

où seraient représentés à égalité:

« D'une part, les armateurs, les entreprises patronales auxiliaires de l'arme-

ment, les manutentionnaires, les transports ferroviaires, aériens et routiers;

« D'autre part, par le canal des organisations syndicales ou coopératives, toutes les parties intéressées, notamment:

« 1° Le personnel des compagnies de navigation;

« 2° Le personnel des ports et docks;

« 3° Les petits producteurs et commerçants d'outre-mer, lorsque ceux-ci se distingent, notamment par leur rôle économique, leur forme d'association ou leur origine ethnique, des autres catégories de producteurs et de commerçants;

Et enfin, les assemblées territoriales des départements et territoires d'outre-mer, les chambres de commerce et d'agriculture de la métropole, des départements et territoires d'outre-mer,

ces « commissions d'études spécialisées » devant permettre:

« *a*) D'assurer la régularité des rotations en toutes circonstances en rationalisant l'évacuation des produits et les importations des territoires d'outre-mer;

« *b*) D'établir des tarifs de fret équitables. »

Le fonctionnement de ces commissions d'études spécialisées, pour se conformer à la loi du 28 février 1948, sera le suivant: le conseil supérieur de la marine marchande nommera, pour chaque commission d'études, des commissaires idoines au nombre de cinq par exemple. Ce seront, par hypothèse, un représentant des activités économiques, un représentant des armateurs, un représentant des transports terrestres ou aériens, un représentant des syndicats du personnel.

Ces cinq membres, ou à défaut, le président du conseil supérieur de la marine marchande, désigneront, quinze à vingt experts dont un au moins dans chacun des ports de la zone considérée.

Les experts résidant hors de France seront chargés de renseigner rapidement et constamment les commissaires et experts siégeant à Paris.

Lors d'un vote, seuls les cinq membres du conseil supérieur de la marine marchande voteront, puisque telle est la loi, mais l'avis des experts sera toujours annexé au procès-verbal transmis au ministre de la marine marchande qui a seul droit de décision.

Le conseil supérieur de la marine marchande n'étant qu'un organisme consultatif, il est sans importance que les experts, dont le rôle est capital dans les projets, aient voix délibérative ou consultative au sein du conseil.

Dans la législation actuelle, les commissaires du conseil supérieur de la marine marchande et les experts consultés par eux ont, au fond, les mêmes pouvoirs.

Telles sont les grandes lignes de la proposition qui vous est soumise.

Comme nous n'avons cessé de le répéter dans notre rapport et au cours du débat, nous avons bien conscience que nous vous proposons une solution insuffisante, encore que partiellement très efficace; elle est en effet frappée par l'imminence d'une crise dans laquelle nous sommes déjà entrés et qui s'aggravera; il est impossible d'attendre, sans rien tenter, que le Parlement définisse sa politique économique à l'égard de tous nos départements et territoires d'outre-mer. Notre Assemblée aux pouvoirs mineurs, — alors qu'elle sera plus tard une des pièces maîtresses de notre Constitution définitive — se sert de textes existants pour parer au plus pressé.

Elle invite le Gouvernement à faire jouer les dispositions d'une loi effectivement votée mais pas encore utilisée. Cela permettra d'attendre le jour où le Parlement, délivré de ses soucis métropolitains, aura le temps de s'occuper de ces questions capitales, à moins que cela ne permette d'attendre le jour où l'on confiera à notre Assemblée le soin d'établir et de surveiller les structures économiques et sociales de l'Union française.

La proposition que nous vous soumettons aidera peut-être les sceptiques à comprendre que notre Assemblée serait digne de cette grande mission. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. le président.** Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?

**M. Montrat.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Montrat.

**M. Montrat.** Mesdames, messieurs, tout d'abord, je tiens à rendre hommage à M. René Moreux, rapporteur de la commission du plan, qui nous a fourni un rapport très détaillé et très documenté sur les besoins de l'Afrique noire en particulier.

Je ne monte pas à cette tribune pour discuter ce que vient de dire notre rapporteur, mais pour vous signaler un petit inconvénient en ce qui concerne l'exploitation de nos ports, inconvénient que beaucoup de nos camarades connaissant la Guinée française peuvent confirmer.

Le port de Monrovia, dont M. le rapporteur vient de parler, est exploité par les Américains, bien entendu, et par les Libériens. La Guinée française a une part dans l'exploitation de ce port, mais il n'y a qu'un ou deux commerçants, un ou deux transporteurs qui détiennent le monopole, le privilège de transporter sur le port de Monrovia les produits de la Guinée française. Si le privilège et le monopole appartiennent à d'autres nations que la France j'estime qu'ils ne sont pas français.

Les indigènes eux-mêmes, mes compatriotes, éprouvent les plus grandes difficultés à faire passer leurs marchandises sur la seule route construite en partie par la France grâce à la contribution des populations, et cela parce qu'une maison, une seule je le répète, a le privilège de passer; lorsqu'elle ne le veut pas, les indigènes n'ont pas le droit de transporter leurs marchandises.

Si vous entendez continuer à faire passer les marchandises de la Guinée française par Monrovia, je vous demande, messieurs, d'intervenir auprès du Gouvernement pour que cesse ce monopole.

Il ne faut plus, comme disait le général Bertin, que les petits Français ou les petits blancs, continuent à exploiter à eux seuls et à leur seul profit, la richesse d'un pays comme la Guinée française.

D'ailleurs, en ce moment précisément, il se passe à peu près la même chose avec le Sierra Leone. Une tractation est en cours, tendant à donner à une seule firme le droit de transporter les produits de la forêt et de la haute Guinée au Sierra Leone, au détriment de la masse des commerçants et transporteurs français, métropolitains et africains.

Je pense que vous serez d'accord avec moi pour dire que ce sont là des monopoles à répétition.

Je vous demande, au nom de la Guinée française, au nom de la population française et africaine de ce territoire, de faire tout pour que cessent ce privilège et ce monopole étrangers à une véritable Union française. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Boussenot.

**M. Georges Boussenot.** Mesdames, messieurs, l'objet que poursuit la commission du plan, en nous présentant le rapport magnifiquement charpenté de notre collègue et ami M. Moreux, est évidemment de faciliter les échanges entre la métropole et nos territoires d'outre-mer. C'est là un point acquis.

Mais il est évident, également, que, pour faciliter ces échanges, conditionnant la production de ces pays d'outre-mer, il faut encore que nous ayions des ports pouvant travailler régulièrement et rapidement.

Tout à l'heure M. Moreux a évoqué la situation de certains ports de la côte occidentale d'Afrique; il nous a indiqué qu'en raison du long stationnement des bateaux dans certains de ces différents ports, et surtout sur les rades foraines où ils sont contraints de travailler, les frets sont considérablement augmentés.

Or, en ce qui concerne les pays français de l'Océan Indien, Madagascar en particulier, il n'y a, à l'heure actuelle, qu'un seul port véritablement outillé; celui de Tamatave.

En 1932, on avait conçu la création d'un très grand accès maritime sur la côte ouest de Majunga, projet pour lequel il avait été prévu des investissements de plus de soixante millions de francs. Cet ouvrage est resté en état de projet; commencé au début de la guerre, son achèvement n'a pas été poursuivi, de sorte que, dans un territoire de l'étendue de Madagascar, il n'y a, à l'heure présente, qu'un seul centre véritablement équipé, celui de Tamatave, pour y pratiquer les opérations de transit.

Il faut aussi, en ce qui concerne la Grande Ile, tenir compte de ce qui a été fait à Diégo-Suarez, port plus militaire que commercial qui ne possède qu'un petit appontement de cent-vingt mètres à peine, lequel a été mis en service il y a quelques années seulement. Partout ailleurs, dans cet immense pays qui représente pour la France un potentiel économique considérable, il n'y a que des rades foraines.

Quant aux Comores, je n'en parlerai pas. Ces îles ne comptent pas un port ; toutes les opérations doivent être pratiquées au large et dans des conditions extrêmement difficiles à la fois pour les transbordeurs et pour les chargeurs.

A la Réunion, il n'y a qu'un seul port, à la Pointe des Galets. Et dans ce port, il y a quelques années, un vapeur de 6.000 tonnes de la Havraise péninsulaire est resté pendant six mois sans pouvoir reprendre la mer.

Voilà la situation de nos différents territoires de l'Océan Indien, au point de vue portuaire.

Je me tourne maintenant vers notre rapporteur et je lui dis: Dans la proposition que vous nous soumettez, vous envisagez d'assurer la régularité des rotations en toutes circonstances, en rationalisant les importations et les exportations des territoires d'outre-mer.

Eh bien! comment concevez-vous, mon cher collègue, que l'organisme dont vous nous soumettez le projet de création pourra pallier la situation désastreuse — j'emploie intentionnellement cette expression: désastreuse — dans laquelle nous nous trouvons?

Voilà la question que je me permets de vous poser, car encore une fois, si vous voulez que la production de nos territoires d'outre-mer augmente, il faut encore leur donner des moyens d'évacuation suffisants en importance et en rapidité. L'un des moyens les plus sûrs et les meilleurs consiste à pratiquer entre ces différents territoires et la métropole des taux de fret suffisamment bas, afin que nos produits puissent lutter avantageusement avec les produits d'origine étrangère.

Il y a donc là une question d'une importance capitale que je ne saurais trop souligner.

Je crois, d'ailleurs, qu'elle relève de la compétence de la commission du plan, puisque c'est le plan qui décidera de l'attribution à ces divers territoires des crédits pour l'aménagement de leurs accès maritimes et la transformation progressive des rades foraines en ports véritablement équipés. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

Je serais heureux si notre rapporteur pouvait nous donner quelques apaisements sur les possibilités d'action des commissions dont il nous propose la création.

**M. le rapporteur.** Je répondrai à tous les orateurs en même temps.

**M. le président.** La parole est à M. Riond. Monsieur Riond, voulez-vous monter à la tribune?

**M. Georges Riond.** Mesdames et messieurs, je suis d'autant plus sensible à l'invitation de M. le président que, n'ayant jusqu'ici parlé que de mon banc, c'est la première fois que j'ai l'honneur de monter à cette tribune.

**M. le président.** C'était une timidité à vaincre! (*Sourires.*)

**M. Georges Riond.** Quel que soit l'effet de cette timidité à laquelle fait allusion M. le président, je voudrais me faire l'interprète de l'attention qu'a apportée le groupe Union métropole—outre-mer à la proposition et au rapport de M. René Moreux. Il lui a apporté une telle attention que M. Boluix-Basset a bien voulu me charger — étant donné les nombreuses incidences que ce débat fait apparaître, étant donné que sur un vœu d'une telle ampleur il y a lieu de rechercher le maximum de documentation — de demander le renvoi à la commission.

Il ne s'agit pas du tout dans notre esprit d'une réticence, d'une arrière-pensée ou d'une marque de défiance, mais d'un souci d'information complémentaire.

Un certain nombre de nos collègues et moi-même avons reçu une circulaire d'un groupement privé nous proposant de nouveaux renseignements. Je reconnais bien volontiers que nous n'avons pas, dans cette Assemblée, à céder à des démarches venant de l'extérieur. (*Très bien! très bien!*)

**M. Max André.** Sans cela nous n'en finirions pas.

**M. Georges Riond.** Je suis bien de votre avis, nous n'en finirions pas. Mais vu la forme précise de cette démarche, et sous réserve, bien entendu, que le sens de notre intervention ne soulève aucune équivoque, vu qu'il s'agit seulement d'une marque d'intérêt exceptionnel à l'égard du problème posé, le groupe Union métropole—outre-mer m'a prié de demander en son nom le renvoi à la commission, dans les formes et dans l'esprit que je viens de souligner. (*Applaudissements.*)

**M. Boluix-Basset.** Bravo!

**M. Cianfarani.** Je demande la parole, monsieur le président.

**M. le président.** Monsieur Cianfarani, je vous inscris dans la discussion générale, mais la parole est à M. Egretaud.

**M. Egretaud.** Mesdames, messieurs, mon intervention portera non pas sur le commentaire du rapport que M. le rapporteur a fait à cette tribune, mais sur le rapport écrit soumis à notre Assemblée et auquel nous attachons une particulière importance.

Il est évident, en effet, qu'un rapport d'une telle ampleur conditionne par son esprit, la portée de la proposition elle-même. Il est donc très important d'examiner ce rapport dans le détail, d'autant qu'il se réfère à des principes dont la gravité n'a pas échappé à l'ensemble de nos collègues.

Dans l'introduction nous lisons, qu'entre les territoires d'outre-mer et la France, il n'y a plus que deux sortes de liens possibles: « les liens spirituels et culturels », d'une part; « les liens qui résultent des intérêts matériels », d'autre part.

Cette conception assez idyllique de l'Union française a le tort, à nos yeux, d'ignorer la triste réalité. Il se peut même qu'elle soit ainsi affirmée sous forme d'introduction pour mieux masquer certains aspects de cette réalité. Car hélas! d'autres liens subsistent, et même dominent, dans les rapports entre la métropole et les territoires d'outre-mer.

Lorsqu'on gratte l'étiquette « Union française » apposée sur cette réalité d'aujourd'hui, on s'aperçoit que les liens unissant la France à ses colonies, au temps où l'on se réclamait ouvertement de l'Empire, sont aussi puissants et n'ont guère varié.

Et il s'agit, en dernière analyse, de rapports entre exploiteurs et exploités, de liens créés par la volonté de domination par la force.

M. le rapporteur, dans cette sorte de préface, se réfère à Renan, et il évoque à cette occasion la communauté de l'esprit unissant dans une seule et même patrie tous les peuples de l'Union française.

Il y a longtemps que nous, les communistes, nous avons découvert — et d'ailleurs avec nous beaucoup de bons démocrates — le préjugé aristocratique qui inspire la thèse de Renan sur le problème national, préjugé aristocratique si manifeste qu'un Maurras, par exemple, pouvait fort bien se satisfaire de la définition de Renan.

Quoi qu'il en soit, nous reconnaissons à tous les peuples d'outre-mer le droit absolu d'avoir une patrie à eux, une culture, une sensibilité, une formation psychique particulières. Cela dit, rien n'empêche ces peuples, s'ils le désirent, de lier leur sort à celui du peuple français, mais par une adhésion volontaire et dans un climat de totale liberté. Mais alors, selon nous, il vaudrait peut-être mieux ne pas commencer par affirmer une communauté d'esprit et de patrie qui ressemble fort à une injonction qu'il n'y a pas lieu de discuter.

Ainsi, la conception de l'Union française que le rapport laisse apparaître dès le début, lorsqu'on va au fond des choses, est fort peu éloignée, en définitive, de la politique que M. le rapporteur qualifie, lui-même, d'impériale et que nous, nous appelons « impérialiste », ce mot traduisant mieux à notre avis la dure condition que subissent les peuples d'outre-mer dans ce qu'il est convenu d'appeler « l'Empire ».

M. Moreux peut bien user de certaines formules oratoires, et même, j'oserais dire, d'une certaine coquetterie, allant jusqu'à se référer au matérialisme historique dont la rigueur scientifique se satisfait mal, selon nous, de tels à peu près.

Et, pour être dupes de ce procédé, il faudrait une dose de naïveté que le rapporteur s'étonnerait sans doute de trouver chez ceux qui ont une vieille expérience de toutes les falsifications du marxisme, tentées périodiquement au nom d'un éclectisme supérieur qui ne peut faire illusion à personne.

Après ces déclarations liminaires, M. le rapporteur aborde l'objet essentiel de son propos, à savoir qu'il veut « rapprocher les producteurs des armateurs ». Ce rapprochement, je le dirai sans détours, ne nous dit rien qui vaille au premier abord, et il nous vient à l'esprit la fable du pot de terre et du pot de fer, sur laquelle nous reviendrons d'ailleurs tout à l'heure.

Mais, poursuivons la lecture du rapport: nous nous apercevons bientôt que ce fameux rapprochement qui nous semblait somme toute, un problème de dimensions assez réduites, revêt les proportions d'une vaste thèse d'économie politique, reprenant de fort haut tout le problème colonial, puisque cela commence par dix pages consacrées à l'histoire du régime protectionniste appliqué aux colonies françaises jusqu'à ses derniers développements, qui le font survivre encore aujourd'hui sous des formes variées; pages très documentées d'ailleurs, et qui ne manquent pas d'intérêt historique.

J'avoue toutefois qu'on ne voit pas très bien où veut en venir M. Moreux, mais, puisqu'il nous y invite, examinons la thèse développée dans la première partie du rapport.

M. le rapporteur part d'un fait indiscutable. Il observe, en effet, que les échanges en valeur, entre les territoires d'outre-mer et la métropole, tels qu'ils ressortent des statistiques douanières, sont relativement équilibrés. C'est vrai. Tout en soulignant la fragilité de cet équilibre, il se félicite

qu'il soit atteint et il attribue ce résultat au régime de la préférence impériale.

Nous nous féliciterions avec lui et nous chanterions les louanges de la préférence impériale, si nous n'avions pas la préoccupation de chercher, en toutes circonstances, « le grain des choses sous la paille des mots ».

Qu'y a-t-il, en effet, sous cet équilibre des échanges ?

A première vue, on pourrait croire — je ne pense pas trahir l'esprit du rapport en disant qu'il nous y invite sans équivoque — qu'il s'agit d'une équitable réciprocité, d'un échange de richesses profitable aux deux parties. Mais quelles sont ces deux parties ?

M. Moreux écrit, par exemple: « L'Algérie nous vendait du plomb » — ce sont les termes mêmes du rapport ». Nous lisons encore: « Ces territoires — il s'agit des vieilles colonies — accordaient la franchise douanière aux articles d'origine métropolitaine. »

C'est là que nous saisissons sur le vif ce que j'appellerai certains pièges de langage, certaines roueries, volontaires ou involontaires, de vocabulaire, que nous ne saurions passer sous silence; car, en effet, quand on dit que l'Algérie nous vendait du plomb, cela signifie en réalité que telle grosse société capitaliste, à capitaux métropolitains ou même étrangers, exploitant des mines en Algérie, vendait son plomb à des industriels français. Voilà ce que signifie cette phrase et rien de plus.

De même, quand on dit que les Antilles accordaient la franchise à tel article métropolitain, et réciproquement, cela signifie que telle société de commerce ayant des intérêts à la fois en France et aux Antilles, faisait entrer et sortir des marchandises à bon compte, de la Guadeloupe ou de la Martinique. Voilà ce que signifie cette phrase et rien d'autre.

Pourtant, lorsque l'on examine de plus près la réalité de ces échanges, on voit qu'ils signifient aussi autre chose. Une analyse approfondie des prix des marchandises importées et exportées — analyse à laquelle nous nous sommes livrés — montre en effet que, d'une manière générale, les produits coloniaux achetés aux producteurs le sont au-dessous de leur valeur, et les marchandises vendues aux consommateurs d'outre-mer, le sont au-dessus de leur valeur, par une infinité de procédés dont la traite n'est pas le moins caractéristique.

Où sont donc, à travers ce processus, la réciprocité et l'équilibre ?

Certes, la comparaison de la valeur globale des marchandises exportées avec celle des marchandises importées, prise au stade fob ou caf, laisse entièrement dans l'ombre cette injustice foncière sur laquelle repose, en fin de compte, tout le système colonial.

En réalité, l'une des deux parties, c'est le capitalisme métropolitain; et l'autre, c'est la masse des producteurs autochtones; la première, symbolisée par la grande société de commerce, gagne à tout coup: à l'entrée et à la sortie des marchandises; la seconde, représentée par la masse des populations d'outre-mer, perd à tout coup comme producteur et consommateur.

Le résultat, c'est ce surprofit colonial, qui sert au capitalisme métropolitain de masse de manœuvre pour tenter de surmonter ses contradictions internes. Tout se passe comme si de gigantesques pompes aspirantes et refoulantes étaient toujours placées au bon endroit dans cette rotation de marchandises. Elles aspirent et refoulent le profit dans un sens unique. Elles sont l'instrument d'un système essentiellement mercantile qui sert à entretenir, et même à grossir démesurément les profits des sociétés coloniales. On ne peut même pas dire que le consommateur français, c'est-à-dire la masse du peuple, en profite, car lorsque M. le rapporteur parle des « sacrifices, parfois très lourds, de la clientèle métropolitaine », chacun sait bien qu'en fin de compte les subventions aux produits coloniaux sont toujours payées par ceux qui alimentent les impôts indirects, c'est-à-dire, en premier lieu, les travailleurs et leurs familles, et que ces subventions ne servent pas à alléger la peine des producteurs, mais qu'elles sont toujours subtilisées au bon moment par le commerce.

Telle nous apparaît, mesdames, messieurs, la réalité vivante, pudiquement voilée par le rapport, de ce soi-disant équilibre économique. Interposées entre le producteur autochtone et le consommateur métropolitain, les sociétés coloniales jouissent d'un monopole de fait, qu'évoquait tout à l'heure notre collègue M. Montrat, et prélèvent leur lourde dîme sur l'un et sur l'autre. D'un côté: enrichissement continu de quelques-uns, de moins en moins nombreux, mais de plus en plus puissants, par le jeu de la concentration capitaliste; de l'autre: appauvrissement de la masse, de plus en plus spoliée, malgré des institutions politiques et économiques qui ne sont là que pour servir d'alibi ou de paravent.

Ce qui se cache sous ce fameux régime de la préférence impériale, c'est un monstre contre lequel on fulmine facilement dans cette Assemblée, un monstre que l'on déclare à tout jamais maîtrisé, que l'on foudroie en paroles du haut de cette tribune; ce monstre, c'est le pacte colonial. Mais, lorsqu'il s'agit de démonter le mécanisme qui lui donne naissance, lorsqu'il s'agit de montrer que les causes qui le suscitent, que la racine du mal, et que le mal lui-même existent toujours, alors on se dérobe à l'analyse, parce qu'il faudrait aller trop loin et condamner sans retour le régime que l'on veut, au fond, perpétuer.

Qu'y a-t-il donc, en effet, de changé quant au fond et pour l'essentiel, dans les rapports économiques entre la métropole et les territoires d'outre-mer, depuis cette époque de Jules Ferry que l'on évoquait ici récemment à l'occasion d'un autre débat ? Je renvoie M. Julien à la page 1665 du *Journal officiel* du 19 juillet 1885 à un débat dans lequel Jules Ferry parle au nom d'une bourgeoisie conquérante, qui n'avait pas besoin d'euphémismes comme celle d'aujourd'hui, moins sûre de son avenir, et qui doit masquer sa volonté de défendre ses privilèges sous des vocables trompeurs.

Jules Ferry définissait la conquête des colonies comme « un placement des plus avantageux », parce que, ajoutait-il, « pour les pays vieux et riches, la colonisation est une des meilleures affaires auxquelles ils puissent se livrer ».

Qu'y a-t-il donc de changé depuis cette époque ? Est-ce que la masse principale du commerce colonial n'est pas encore entre les mains de quelques familles, qui se partagent les places dans les grandes sociétés capitalistes ? Est-ce que ce petit groupe d'individus n'est pas le maître réel, par le canal de ces sociétés et de leurs familles, de toute la production coloniale ?

Et, puisqu'on nous rebat les oreilles de la promotion économique des peuples d'outre-mer, qui doit accompagner leur promotion politique, est-il faux de dire que, tant que cette situation durera, il n'y aura ni promotion politique, ni promotion économique efficaces et réelles ? Est-il faux de prétendre que ce monopole exorbitant est à la base de ce mensonge qu'est devenue la formule d'Union française ?

Est-il faux de prétendre qu'il y a, dans ce régime économique, exploitation d'une masse d'hommes par quelques-uns, et, par conséquent, violation flagrante des principes mêmes de la Constitution ?

On voit les méfaits du pacte colonial apparaître jusque dans ces géniales inventions de nos modernes protectionnistes que sont les fameuses « caisses de soutien » des produits coloniaux, comme le cacao ou le coton.

En principe, ces caisses devaient protéger les producteurs contre les variations des cours. A quoi sert donc, en ce moment, la caisse de soutien du cacao ?

Les difficultés sont venues; la crise menace; il y a mévente! Mais la caisse de soutien, sous l'impulsion des industriels métropolitains, refuse énergiquement de jouer son rôle régulateur, c'est-à-dire de restituer les fonds considérables que les producteurs ont souscrits par une cotisation allant jusqu'à 13 francs par kilo en 1948.

Ce ne sont pas les communistes qui font le procès de cette caisse, mesdames et messieurs, ce n'est pas moi qui le dis! Mais c'est M. Durand-Reville, à la séance du Conseil de la République du 13 avril 1949, qui s'exprime ainsi:

« Jusque-là, le système... »

Il parlait du système de la caisse de soutien du cacao.

« ...n'a joué qu'en faveur de la métropole... »

Et quand on parle de « métropole », on sait fort bien de quels intérêts métropolitains il s'agit!

« ...et pour une somme de trois milliards. »

Et M. Durand-Reville disait également:

« Si un négociant privé se permettait des méthodes de ce genre, cela le conduirait tout droit en prison. »

Ainsi, quand on sort des abstractions commodes, on ne trouve plus ni équilibre économique ni générosité des colonisateurs. On trouve des êtres de chair et de sang; on trouve l'homme et sa condition véritable; on trouve, par exemple, l'homme noir de Guinée qui a faim, et on trouve aussi les gosses de Gennevilliers, qui regardent avec envie les bananes à 190 francs le kilo, qu'ils ne mangeront pas; et puis on trouve aussi les riches demeures de la grande bourgeoisie bordelaise et marseillaise — pour ne citer que celles-là — on trouve encore les somptueux palais des gouverneurs et les villas fastueuses des hauts fonctionnaires et des négociants sur les hauteurs des villes coloniales, tandis que les populations africaines croupissent dans les bidonvilles des bas-fonds.

J'aimerais que M. le rapporteur nous dit ce qu'il pense de ce genre de réalités économiques, s'il considère qu'elles s'inscrivent ou ne s'inscrivent pas dans cette question cruciale, selon lui, que constituent « les liens d'intérêts matériels entre la métropole et les territoires d'outre-mer ». A première vue, il ne semble pas qu'elles aient retenu son attention, puisque, après avoir examiné, selon lui, tous les aspects d'un protectionnisme multiforme, sans faire allusion à ceux que je viens de citer, il poursuit sa démonstration et arrive ainsi à la deuxième partie de son rapport.

Dans cette partie, le rapport évoque l'avenir, en partant de la situation présente. Cette évocation est sombre. Après un dernier adieu au pacte colonial — qui serait définitivement disparu, puisqu'on en parle à l'imparfait — le rapport fait planer sur nous l'ombre menaçante d'une gigantesque crise, dont M. Moreux aperçoit dès maintenant les signes annonciateurs.

Avant de le suivre dans cette voie, nous ne saurions laisser passer, sans les relever, deux affirmations très significatives. La première est ainsi formulée: « A l'époque du pacte colonial, les colonies s'interdisaient », je dis bien: « s'interdisaient », « d'avoir une industrie locale ». Ce curieux pronominal a inspiré, si je me souviens bien, en commission, la verve d'un de nos collègues d'Algérie, qui lui a trouvé un accent d'ironie plutôt amère.

En effet, les colonies ne s'interdisent rien du tout, c'est le régime colonial lui-même qui leur interdisait tout bonnement, et leur interdit encore, pour sauvegarder les intérêts égoïstes des trusts métropolitains, tout développement d'une base industrielle, et surtout de moyens de production et d'énergie qui pourraient les engager sur la voie de l'indépendance économique et, par suite, politique.

C'est un autre de nos collègues qui s'étonnait récemment que les formidables richesses en énergie de Madagascar ne fussent pas exploitées. Notre collègue n'ignore sans doute pas que les ingénieurs des mines nommés dans la Grande île ont reçu pendant des années, comme consigne, de ne pas extraire de charbon et de ne pas trouver de pétrole. On les payait pour faire cet étonnant métier et cela continuera sans doute jusqu'à ce que les monopoleurs internationaux en aient décidé autrement.

L'autre expression significative que je voulais relever, c'est celle qui caractérise l'époque du régime protectionniste, telle qu'elle s'est manifestée jusqu'à ce jour:

« A la faveur des mesures de préférence », dit le rapport, « à l'abri des droits de douane, les énergies sommeillaient, la vie était trop facile. »

« La vie était trop facile... » N'est-ce pas là, mesdames et messieurs, un de ces mots de caractère, comme disent les psychologues, qui révèlent, sous l'expression, les pensées sous-jacentes ? Car, en effet, à quelle catégorie d'individus peut-on bien faire allusion lorsque l'on évoque cette « vie trop facile » ?

Est-ce aux victimes du travail forcé qui existait bien, que je sache, à la belle époque du colbertisme d'avant guerre ? Est-ce à ces paysans qui se voient spoliés des terres ancestrales par le jeu des concessions et du régime foncier ? Est-ce à la masse sous-alimentée, affaiblie par la maladie et les privations dont M. Tony-Révillon lui-même évoquait la triste condition à son retour d'un récent voyage au Cameroun ?

Il est bien évident que la vie n'a jamais été facile pour les peuples coloniaux et qu'elle ne l'est pas davantage aujourd'hui.

Mais s'il est vrai que, pour des millions et des millions d'êtres humains, le pacte colonial n'a jamais apporté autre chose que la misère et l'oppression, il est vrai aussi que, pour quelques milliers d'autres, cela a signifié énergies sommeillantes et vie trop facile.

Et cette minorité, nous l'avons déjà identifiée, nous l'avons mise à sa place dans le système colonial, mais nous aurions aimé que le rapport donnât cette précision, ne serait-ce que par souci d'exactitude.

En tout cas, si le rapporteur ne peut pas dénoncer le caractère odieux du système, il est obligé d'en souligner l'absurdité dans ses manifestations les plus apparentes. Système absurde, puisqu'il aboutit à la destruction de richesses produites par les hommes au moment même où des centaines de milliers d'hommes meurent encore d'inanition dans différentes régions du globe. Et si l'on détruit la vanille de Madagascar comme le café du Brésil c'est, dit le rapport, « pour s'enrichir individuellement ». Et là encore, nous aimerions des précisions. Qui donc s'enrichit individuellement au cours de telles opérations ? Veut-on dire que ce sont tous les planteurs pris individuellement ?

Or, nous rappellerons, à propos de cette affaire de la vanille, qu'on a indemnisé les petits planteurs à un taux dérisoire pour leurs stocks détruits sur une base de 150 fr. le kilo, alors que le cours variait entre 1.500 et 2.300 fr. le kilo. Mais, est-ce que le grand commerce métropolitain ou étranger a fait, à travers cette opération, un sacrifice analogue ? Cette opération justement lui a permis d'écouler ses propres stocks à des taux rémunérateurs. Ce sont, comme toujours, les petites gens qui paient les frais des contradictions dans lesquelles le régime capitaliste s'empêtre de plus en plus.

Et M. le rapporteur se refuse à considérer comme la manifestation d'une crise générale et ultime cette évidente anarchie d'un régime à bout de souffle et qui, selon la parole prophétique de Marx, devient son propre fossoyeur.

La vérité, c'est que M. le rapporteur n'a pas la chance, comme nous, de pouvoir parler sans ambage et d'appeler les choses par leur nom; la vérité, c'est qu'à l'issue du dernier conflit mondial, un impérialisme, l'impérialisme américain, a crû considérablement en puissance, et donc en appétit, aux dépens des autres puissances coloniales sorties affaiblies du conflit. La vérité, c'est que cet impérialisme ne peut se survivre, par le jeu de sa propre loi interne, qu'en conquérant toujours de nouveaux marchés, en trouvant des débouchés à tout prix pour sa production, en absorbant les faibles sans aucune pitié, en imposant sa loi par la force brutale.

C'est la loi de la jungle d'un monde uniquement axé sur la course au profit et qui se dévore lui-même.

Ce phénomène, mesdames, messieurs, nous, nous l'appelons par son nom: c'est le plan Marshall, c'est le quatrième point Truman, c'est le plan quadriennal; c'est le pacte atlantique.

Et quelle magnifique illustration de ces contradictions insolubles, propres à l'impérialisme, que l'angoissant dilemme où nous enferme M. le rapporteur lui-même!

En effet, dit M. Moreux, il faut équiper les territoires d'outre-mer et tout le monde en est bien d'avis, mais cela va faire augmenter la production, il faudra donc exporter davantage; or, les Etats-Unis nous imposent le libre échange avec la charte de l'Atlantique et nous savons ce que cela veut dire. Comment pourrons-nous lutter contre un si puissant concurrent sur l'arène mondiale ?

Ou bien l'équipement des territoires d'outre-mer est abandonné, mais alors, cela signifie stagnation, pauvreté, et misère installées à demeure, arrêt de tout progrès et élimination de la production des territoires d'outre-mer sur le plan de l'arène mondiale.

Et, désabusé, M. le rapporteur nous propose, si j'ose dire, au moins de sauver les meubles en gardant « la maîtrise du marché métropolitain ».

Mais que peut bien signifier cette expression, si ce n'est le maintien de la préférence impériale, donc du pacte colonial!

Pourtant, M. Moreux vient de nous dire que ce temps est définitivement révolu et qu'il n'est plus question d'y revenir.

J'avoue que, devant cette contradiction foncière de la thèse développée par le rapporteur, je n'ai pas du tout été convaincu, et que les moyens pratiques qu'il propose par la suite m'apparaissent assez dérisoires.

M. le rapporteur n'entrevoit pas la solution générale d'un tel problème, et se rabat sur un pis-aller. Nous pourrions le rassurer si nous en avions vraiment l'envie, mais ce n'est pas à lui que nous nous adressons quand nous abordons ce problème. Car il y a une solution.

Il y en a une en effet, mais elle n'est à la portée ni des rebouteux ni des apothicaires qui se penchent au chevet d'un régime moribond; nous les laissons à leurs exorcismes et à leurs médecines illusoires.

Cette solution, par contre, elle est de plus en plus à la portée des peuples qui l'entrevoient fort bien, le peuple chinois par exemple, et tous les peuples coloniaux sans exception. (*Interruptions au centre.*)

Elle consiste à mettre en échec les plans impérialistes d'agression et de pacte colonial à l'échelle mondiale. Elle consiste à mener ce combat partout et en commun, avec les peuples métropolitains, contre le même ennemi cosmopolite. Elle consiste à conquérir de haute lutte cette liberté économique fondée sur la justice et la raison qu'on leur refuse, cette liberté qui, mettant fin au règne des monopoles, règne qui devient de plus en plus celui du dollar, mettra fin du même coup à l'oppression coloniale comme aux autres et permettra de diriger la production, non plus en fonction du profit, mais en fonction des besoins.

C'est ainsi que nous abordons la troisième et dernière partie du rapport où nous revenons enfin au sujet annoncé dès le départ, au fameux rapprochement entre armateurs et producteurs.

Comment ne pas être frappé par l'artifice de style — je le dis sans intention désobligeante — qui consiste à nous présenter un aménagement interne du conseil supérieur de la marine marchande, comme un moyen d'aborder de biais, « mais très efficacement — je cite les propres termes du rapport — le problème économique de l'Union française dans son ensemble ».

Nous ne sommes, certes pas, contre une réforme dans un sens progressiste de ce conseil, mais on veut considérer cet organisme comme la clé magique qui ouvrira la porte de l'avenir. Cela, nous le disons franchement, bien qu'en termes volontairement mesurés, nous paraît pour le moins abusif.

Quoi! Mettre fin à l'exploitation colonialiste, au pacte colonial et à l'anarchie des rapports internationaux dans le cadre du régime que nous subissons! Et proposer pour y parvenir le moyen d'un décret! Un tel saut dans l'avenir ne sera jamais le résultat d'un décret si ingénieux soit-il. Ce sera le fruit d'un immense effort de tous les hommes de progrès, ce sera le résultat du combat opiniâtre de tous ceux qui n'ont à perdre que leurs chaînes contre ceux qui s'accrochent désespérément à un ordre établi mais chancelant et condamné par l'histoire.

En fait, M. le rapporteur nous demande de nous inspirer des magnifiques résultats atteints, selon lui, avant guerre, par le comité consultatif nord-africain.

Il nous présente cet organisme comme le premier modèle de ces « communautés économiques » qui, tout comme le phalanstère du vieux Fourier, apporteraient le paradis sur la terre.

Dans ces communautés, tout le monde est rempli de bonnes intentions et de bonne volonté. « Chacun a le sens du nous », dit M. Moreux.

Voyons donc un peu quelles sortes de gens fréquentaient le fameux comité nord-africain.

On y trouvait huit représentants des armateurs, cinq représentants des chambres de commerce d'Afrique du Nord, trois représentants des chambres de commerce métropolitaines, ou, plus exactement — je m'excuse — des représentants de l'assemblée des présidents des chambres de commerce métropolitains. Comme vous le voyez, on avait pris toutes les précautions pour un tri sévère. Il comprenait également cinq représentants des chambres d'agriculture d'Afrique du Nord, trois représentants des chemins de fer métropolitains et nord-africains.

J'imagine, en effet, que cette compagnie distinguée pouvait facilement trouver un terrain d'entente, même si l'on s'y chamaillait sur les questions particulières. Mais le tout est de savoir sur le dos de qui on trouvait ce terrain d'entente.

En effet, M. le rapporteur nous le dit lui-même, quel fut l'effort essentiel du comité et son plus beau résultat? Il aboutit en tout et pour tout — on s'en serait un peu douté — au relèvement des tarifs des frets maritimes.

Et pourquoi? Parce que, nous dit M. le rapporteur, nous étions à une époque troublée « où tout paraissait chanceler » et où « des décisions arbitraires » — entendez les contrats collectifs — obligeaient ces messieurs des compagnies de navigation à augmenter les salaires de leur personnel.

C'était, vous l'avez deviné, l'effroyable époque du Front populaire !

Mais comment, dans un tel comité, pouvait se faire entendre la voix du soutier ou du docker, qui joue tout de même son rôle dans le trafic des marchandises? Comment se faisait entendre la voix des millions de travailleurs et de fellahs nord-africains, qui jouent tout de même leur rôle dans ce trafic, comme producteurs au sens strict du terme, de marchandises exportées ?

En réalité, il faut le dire, ce comité fonctionnait dans l'esprit de la pire réaction sociale, à la satisfaction du grand capital et aux dépens des petits producteurs et des travailleurs nord-africains, aux dépens aussi des travailleurs métropolitains.

Je sais bien aussi que M. le rapporteur a prévu l'objection et qu'il propose l'élargissement social du comité par une représentation des salariés et des producteurs. Au sein d'une telle commission, nous fait-on entrevoir, le salarié se sentirait flatté par d'aussi belles relations que celles des grands banquiers, grands armateurs, gros industriels et grands propriétaires fonciers. Il se policera, il acquerra lui aussi le « sens du nous », il ne sera plus méchant à l'égard du petit producteur qu'il prenait un malin plaisir à ruiner en déclenchant juste une grève au moment d'embarquer les tomates.

Devant une telle affirmation, nous nous devons, comme membres d'un parti qui représente la classe ouvrière dans ce qu'elle a de plus authentique, d'élever une protestation solennelle contre ce que nous considérons comme une injure et une calomnie gratuite à l'égard des travailleurs. Ceux-ci et leurs grandes organisations corporatives n'ont de leçons à recevoir de personne en ce qui concerne leur sens de l'intérêt général, de l'intérêt national et de l'internationalisme prolétarien. Ils l'ont suffisamment prouvé en maintes circonstances et, plus particulièrement, dans des circonstances tragiques qui ont donné à M. François Mauriac, lui-même issu de cette bourgeoisie bordelaise qui a tant de responsabilité dans le problème qui nous occupe, l'occasion de lui rendre un public et retentissant hommage.

Dans cette tentative de dresser les uns contre les autres les travailleurs métropolitains et les producteurs autochtones, nous reconnaissons la vieille ficelle de la bourgeoisie française qui consiste à diviser pour régner, à dresser, par exemple, avec ses complices à la « Franc-Tireur », les ouvriers des villes contre les travailleurs des champs.

Nous ne permettrons pas qu'au nom de la France on accrédite un mensonge indigne du peuple français. Ce dernier sait bien qu'il est solidaire des intérêts des producteurs d'outre-mer. Il sait bien que chaque coup qu'il porte aux trusts, c'est un coup qu'il porte aux ennemis des peuples d'outre-mer. Le docker de Marseille, d'Alger ou de Dakar sait bien que ses exploiteurs se retrouvent dans les mêmes sociétés qui exploitent honteusement le malheureux producteur algérien ou d'Afrique noire. Et ce dernier sait bien que son ennemi n'est pas, ne peut pas être celui qui, en définitive, le fait vivre, en consommant ses produits. Il sait bien que ses ennemis, ce ne sont pas les ouvriers et leurs familles qui, en luttant pour des salaires décents, ne font que défendre les véritables intérêts des producteurs.

Pourquoi donc cette calomnie gratuite? Sans doute, parce que l'on trahit ainsi le véritable rôle qu'auraient à jouer, si elles fonctionnaient, dans l'esprit du rapporteur, ces fameuses commissions d'études spécialisées.

Certes, M. le rapporteur nous rétorquera sans doute que son rapport a suscité les protestations des armateurs qui ne veulent pas de ces commissions. Il en tirera argument pour protester de ses bonnes intentions. Nous lui répondrons tout de suite que, même si MM. les armateurs ont une autre conception des moyens à employer pour défendre leurs privilèges, ce n'est certainement pas le moyen qu'il envisage, compte tenu, je le répète, de la forme et de l'esprit de sa proposition, qui pourront nous faire croire à un conflit sérieux et à l'efficacité du moyen. D'autant plus que nous avons lu dans l'une des publications que dirige le rapporteur, l'information suivante:

« La section des liaisons impériales du comité central de la France d'outre-mer s'est réunie le 18 janvier pour examiner la répercussion des grèves maritimes sur les relations entre la France et les pays d'outre-mer...

« ...M. René Moreux, conseiller de l'Union française, dans son intervention, a insisté sur la crise grave des agrumes de l'Afrique du Nord, aggravée par les grèves survenues en pleine campagne, déclarant qu'il était nécessaire qu'une loi codifiât le droit de grève ».

Nous constatons d'abord qu'il existe encore une « section des liaisons impériales », ce qui est tout un programme, au sein de ce comité central de la France d'outre-mer. Ce dernier n'est pas autre chose, d'ailleurs, que feu le comité de l'empire français, c'est-à-dire, l'état-major le plus significatif des grands trusts coloniaux.

Nous constatons également que M. René Moreux en fait partie, et que pas un instant il ne lui vient à l'esprit que si les marins ou les dockers se mettent en grève, c'est parce que le patronat refuse de faire droit à leurs légitimes revendications. Pas un instant il ne vient à l'esprit de M. le rapporteur que dans de telles conditions, ce n'est pas la classe ouvrière, mais le patronat qui assume les plus graves responsabilités dans cette aggravation de la crise des agrumes. Il trouve tout naturel que les travailleurs et leurs enfants continuent à ne pas manger à leur faim, en même temps d'ailleurs que les petits producteurs d'outre-mer. Il ne voit qu'une solution: l'atteinte aux libertés les plus chèrement conquises par la classe ouvrière, au cours de cent années de lutte héroïque, ce qu'il appelle « la codification du droit de grève » et ce que les travailleurs ont justement appelé, eux, « les lois scélérates » !

Ainsi, M. Moreux rejoint M. Jules Moch. C'est un bon soldat de la troisième force (*Rires au centre et à gauche*) et ceci ne nous étonne pas !

Nous arrêterons sur cette édifiante citation nos appréciations concernant le rapport qui nous est soumis. Tout à l'heure, en présentant un amendement, nous donnerons à l'Assemblée l'occasion de manifester son sentiment sur ces appréciations.

En résumé, nous dirons qu'un tel rapport écrit est l'occasion qu'on a cru trouver de faire avaliser par l'Assemblée une conception impérialiste de l'Union fran-

çaise sous une forme qui serait adroite si l'argumentation était plus rigoureuse.

Nous mettons en garde les peuples d'outre-mer et les travailleurs de France contre de telles tentatives qui, sous le couvert de déclarations paternalistes, ne visent qu'à redonner consistance aux théories du corporatisme, de la charte du travail, de l'association capital-travail, chère au factieux de Gaulle.

Nous les mettons en garde contre des tentatives qui ne visent qu'à les entraîner vers des voies sans issue, au seul profit de ceux qui, pour défendre leurs privilèges de classe, refusent de tenir leurs promesses et, tournant le dos à la Constitution et à leur propre légalité, tournent du même coup le dos aux leçons de l'histoire et à l'avenir des peuples opprimés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Schmitt.

**M. Schmitt.** Mesdames, messieurs, avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à relever certaines paroles prononcées à cette tribune par M. Egretaud.

Il est d'usage dans cette Assemblée de ne pas interrompre et d'écouter dans le plus grand silence ce que dit l'orateur, mais il n'est pas d'usage cependant de prononcer à cette tribune des phrases comportant des groupes de mots tels que « le mensonge de la formule de l'Union française ». En ce qui me concerne, je considère que l'Union française n'est pas une formule et encore moins un mensonge, et j'espère que plusieurs d'entre vous seront de mon avis. (*Vifs applaudissements au centre et à gauche.*)

**M. Jean Curabet.** Alors, prouvez-le, faites-le passer dans les faits, et nous serons d'accord!

**M. Schmitt.** Je n'ai pas interrompu M. Egretaud, je vous en prie, ne m'interrompez pas.

Ceci étant dit, j'aborde l'étude de la proposition qui vous est soumise, étude que je ferai très rapide. Je me permettrai de faire remarquer à l'Assemblée que cette proposition est dans l'esprit de celle que j'avais eu l'honneur de soumettre, l'an dernier, au sujet de la représentation de la France d'outre-mer au sein du conseil supérieur de la marine marchande. Cette proposition, étant donné les circonstances actuelles d'engorgement des travaux parlementaires et d'étude des lois, n'a pu être suivie d'effet et, dans la pratique, notre proposition n'a pas été prise en considération par l'Assemblée nationale pour ne pas amener la modification de la loi relativement récente sur le conseil supérieur.

C'est dans ce sens que j'ai joint ma signature à celle de M. René Moreux lorsque celui-ci a déposé la proposition qu'il vient de soutenir devant vous au nom de la commission du plan. Je tiens à préciser qu'à notre avis il existe un malentendu qui ne doit pas subsister et qui évidemment a été soulevé de plusieurs côtés. La fin de la proposition elle-même comporte les phrases suivantes: « Ces commissions d'études spécialisées devant permettre *a*) d'assurer la régularité des rotations en toutes circonstances; *b*) d'établir des tarifs de fret équitables ».

Qu'entendons-nous par ces formules? Nous entendons non pas une réglementation par des décisions autoritaires que le ministre de la marine marchande n'a pas à prendre et que le conseil supérieur de la marine marchande n'est pas habilité à prendre. Nous entendons par ces formules la possibilité pour des hommes qui travaillent ensemble d'effectuer une tâche commune entre la production, le transport et l'amorce de la distribution, la possibilité pour ces gens de s'entendre directement, simplement, sur une base paritaire, sur une base raisonnable, après avoir examiné ensemble les différentes difficultés qu'ils rencontrent dans l'exploitation de leur part de travail et d'arriver à la résolution d'un certain nombre de difficultés d'ensemble.

« Pourquoi considérons-nous que ces commissions spécialisées auront plus d'effet que les liaisons constantes qui existent dans la métropole et surtout outre-mer entre producteurs, exploitants, importateurs, transporteurs et chargeurs ? »

Je cite cette phrase entre guillemets car elle a été écrite à la ronéo par un informateur bénévole que je remercie profondément, mais auquel j'aurais été infiniment plus reconnaissant encore s'il avait voulu me fournir plutôt les documents importants qu'il a en réserve. Dans la suite de cette lettre en effet, il me prie de demander le renvoi à la commission; je ne le demanderai pas, parce que je considère que notre commission du plan a étudié très à fond cette affaire, qu'elle s'est documentée très sérieusement, qu'elle a pris tous les renseignements nécessaires et que si quelque personne que ce soit avait eu des renseignements complémentaires et plus précis à fournir, elle aurait eu le loisir, pendant toute la durée de la discussion en commission, de fournir ces renseignements à l'un ou à l'autre commissaire.

Par conséquent, puisque les liaisons existent, selon l'auteur de la lettre, entre les transporteurs et les chargeurs, il n'y a pas lieu d'en établir de notre côté.

Ceci n'est pas tout à fait exact. Les liaisons existent, c'est un fait, mais elles existent entre les chargeurs d'un port et l'ensemble des transporteurs et non pas entre l'ensemble des chargeurs des différents ports et l'ensemble des transporteurs. Ce qui, par conséquent, met la discussion sur un pied parfaitement différent de la forme paritaire que nous voulons lui donner.

Ce que nous désirons obtenir c'est donc la réunion autour d'une table, de professionnels compétents, dans des conditions de calme et de repos d'esprit qui leur permettent, après s'être exposé mutuellement toutes les difficultés de leur profession, d'employer le meilleur de leur énergie à faire tomber ces difficultés et à formuler pour le mieux de tous, les conditions d'ensemble d'exploitation, de transport, de chargement maritime et de livraisons jusqu'au point final.

C'est dans cet esprit que, pour ma part, je vous demanderai de voter la proposition qui nous est soumise. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Junillon.

**M. Junillon.** Mesdames, messieurs, lorsqu'on étudie objectivement, attentivement, le rapport si documenté de notre collègue M. Moreux, on est frappé par le fait qu'il traite, d'une façon d'ailleurs remarquable, de l'important problème des relations économiques entre la métropole et les territoires d'outre-mer pour aboutir à une proposition concernant uniquement un des aspects de problème, celui des relations maritimes entre deux parties de l'Union française.

Lorsque le rapport de notre collègue est venu devant la commission du plan, j'ai fait remarquer cette disproportion qui me paraissait éclatante entre les considérations générales et les conclusions de cette étude si complète. M. Moreux m'a répondu que ses conclusions touchaient la question, à son avis la plus importante, des relations économiques au sein de l'Union française.

Ceci est exact, mais n'implique pas forcément que cette question doive être étudiée et réglée la première. Augmenter le nombre des navires, accélérer leur rotation est une intention nécessaire, sous réserve, toutefois, que cette amélioration soit précédée, ainsi que le faisait remarquer tout à l'heure M. Boussenot, d'un aménagement non seulement des ports, mais aussi des voies d'accès permettant l'utilisation maximum de ces possibilités nouvelles. C'est une condition que M. Moreux a lui-même reconnue. Lorsqu'on la retient, on est obligé de remarquer qu'on touche par elle, dès maintenant, au problème de l'équipement technique des territoires d'outre-mer. Notre rapporteur me répondra, sans doute: « D'accord et c'est précisément ce que j'ai voulu dire ». Je n'en doute pas, mais en réalité, que comporte la proposition ? — car c'est cela qui nous intéresse —: Un énoncé de mesures ayant pour but — je relis le texte:

*a*) D'assurer la régularité des rotations en toutes circonstances, en rationalisant l'évacuation des produits et les importations des territoires d'outre-mer;

*b*) D'établir des tarifs de frêt équitables.

Deux suggestions qui, je le souligne, se rattachent incontestablement, directement et uniquement au problème des transports.

Dans ces conditions, que fera le Gouvernement en recevant un texte d'une portée si spéciale dans son énoncé ? Pensez-vous qu'il sera assez naïf, connaissant nos intentions réelles, avouées dans le rapport, de créer des commissions spécialisées dont l'activité débordera bien vite le champ d'action normal du conseil supérieur de la marine marchande ?

En effet, l'étude des problèmes économiques fera aussitôt apparaître des divergences de conceptions, d'intérêts, qui peuvent naître au sein du conseil supérieur de la marine marchande où ils n'ont pas leur place, et qui peuvent aboutir en fin de compte à des conflits d'attribution entre ministères. Serait-ce normal, en effet, que ces débats aient lieu au sein d'un organe aussi spécialisé ? Ce n'est pas mon avis.

Notre rapporteur me répondra encore: « Reconnaissez l'activité bienfaisante du comité consultatif des transports nord-africains. » Sans doute, mais le problème n'est pas le même.

Il s'agissait alors et uniquement de la question des relations maritimes entre la métropole et l'Afrique du Nord.

Aujourd'hui, tous les territoires d'outre-mer sont intéressés, par la production, par l'écoulement, par la transformation de leurs propres ressources, non seulement —

et c'est là la question importante — dans le cadre de l'Union française, mais dans le monde entier.

M. Moreux me répondra enfin: « Nous sommes obligés d'utiliser ces détours pour hâter l'examen du problème qui nous préoccupe, parce que — et il l'écrit dans son rapport — le Parlement ne peut le faire actuellement. »

Je lui laisse évidemment la responsabilité de cette affirmation; elle traduit un état de fait que je déplore s'il correspond à la réalité. La question des relations économiques entre la métropole et les territoires d'outre-mer est une de celles devant retenir d'urgence l'attention du Parlement.

Mais notre Assemblée n'est-elle pas habilitée à se pencher sur ce problème et ne peut-elle, par le moyen d'une proposition de résolution complète adressée à l'Assemblée nationale, proposer des solutions?

Cela est si vrai qu'au cours de nos dernières réunions à la commission du plan, sur l'initiative, conjointe je crois, de son président, M. Jacobson, et de M. Moreux lui-même, nous avons commencé l'étude de ce problème. Nous avons désigné des rapporteurs sur les questions particulières; je crois que cette méthode est la meilleure, la plus logique, et j'ajoute, la plus efficace. Le problème économique pose, en effet, des questions, non seulement de transports, mais de recherche de traitement des matières premières, ce qui suppose l'industrialisation, c'est-à-dire « l'équipement » des territoires d'outre-mer. Ces deux exigences en font naître une plus délicate, que j'ai abordée l'autre jour en commission: celle du financement.

Je dois vous dire tout de suite qu'en raison même de l'existence de cette dernière question, le groupe socialiste veut voir clair en matière d'équipement. Lors de nos débats en commission, j'ai indiqué que nous aboutirions immanquablement, en poussant l'analyse du problème, à l'obstacle que va constituer le financement de l'industrialisation et de l'équipement des territoires d'outre-mer.

J'ajoute, pour justifier les réserves que j'ai formulées au début, que devant de très réelles difficultés, il ne saurait être question pour nous d'aborder par la bande, c'est-à-dire au moyen d'un détour, l'étude du problème économique dans son ensemble.

C'est pourquoi le groupe socialiste, qui a apprécié la valeur réelle du travail de M. René Moreux — je le lui ai dit personnellement — ne peut que se rallier à l'observation faite tout à l'heure par notre collègue, M. Riond, du renvoi à la commission. Il considère que ce document fort important doit servir d'élément essentiel à l'étude déjà commencée du problème des relations économiques entre la métropole et les territoires d'outre-mer. (*Applaudissements à gauche.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cianfarani.

**M. Cianfarani.** Mesdames, messieurs, pour moi il ne s'agit pas d'étudier au fond le problème des relations économiques entre la métropole et les territoires d'outre-mer; et il ne s'agit pas davantage, mon cher monsieur Boussenot, de traiter de l'équipement portuaire. La question est bien plus simple.

Il y a un conseil supérieur de la marine marchande. Ce conseil supérieur doit constituer des sections spécialisées. Vous avez voté dans cette Assemblée une proposition de mon ami M. Schmitt tendant à la création de ces sections. Vous savez que l'Assemblée nationale ne nous a pas suivis.

Il s'agit maintenant, par le biais comme le dit M. le rapporteur Moreux, de créer ces cinq commissions d'étude pour les différents territoires. Pour nous, Algériens, la question est la suivante:

A l'heure actuelle, les usagers, les utilisateurs des transports maritimes sont livrés au bon vouloir des sociétés qui fixent les frets. Nous voulons, nous, que les utilisateurs, les usagers, autrement dit les représentants qualifiés des forces économiques aussi bien du travail que du commerce, soient appelés autour de ces « tables » dont parlait M. Schmitt, à discuter de ces frets de manière que notre production, la production du travail algérien, puisse se présenter sur le marché métropolitain dans des conditions lui permettant de soutenir la concurrence avec les produits étrangers.

Or, à l'heure actuelle, en nous imposant le monopole du pavillon, vestige du pacte colonial, que mes camarades communistes ont cependant soutenu contre moi, en nous imposant ce monopole en Algérie, vous nous livrez comme un gibier à plumer aux transporteurs.

Nous demandons que les producteurs de chez nous participent à l'étude des frets qui nous sont appliqués, de manière que notre production puisse se présenter sur le marché national dans de bonnes conditions auprès des produits italiens ou espagnols.

Donc, pour nous, à l'heure actuelle, il s'agit de savoir si vous voulez perpétuer l'état de choses existant ou en atténuer les effets en appelant les utilisateurs à négocier avec ceux ayant l'exploitation des transports maritimes. Toute la question est là.

C'est la raison pour laquelle, me comportant, une fois de plus, non pas en dissident mais en tirailleur, je ne m'associe pas à la proposition de M. Riond tendant au renvoi à la commission du plan de la proposition qui nous est soumise.

Je ne m'associe pas davantage aux autres propositions. Je ne m'étendrai pas sur l'excellent rapport de M. Moreux. Il y a bien des choses qui me choquent dans la situation actuelle et M. Egretaud en a très justement parlé tout à l'heure quand il disait que les colonies s'abstenaient de s'industrialiser.

Par exemple, on nous a imposé, à nous Algériens, le vinaigre d'Orléans et on nous a empêchés ainsi de fabriquer des vinaigres en Algérie, pays du vin.

Je n'entre pas dans ces discussions de détail. Je vous demande, messieurs, de rester dans le cadre de la proposition qui nous est faite: voulez-vous, oui ou non, appeler les utilisateurs, les usagers à participer à la discussion des frets qui leur sont imposés ou bien voulez-vous continuer à les livrer à une exploitation insoutenable et irraisonnable ? (*Applaudissements au centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Vendenboomgaërde.

**M. Vendenboomgaërde.** Messieurs, les explications que notre excellent collègue, M. Cianfarani vient de donner m'amènent à penser qu'il voit ce problème sous l'angle particulier de l'Afrique du Nord.

Je ne suis pas absolument sûr que dans tous les territoires, c'est-à-dire dans l'ensemble de l'outre-mer, le problème se pose exactement dans les mêmes conditions en raison, précisément, de la différence du développement industriel et économique.

**M. Georges Boussenot.** Et de la situation des ports. Il y a de véritables ports en Algérie, alors que dans les territoires d'outre-mer, il n'y a que des rades foraines!

**M. Vendenboomgaërde.** Je vais y venir.

**M. Bidet.** Qu'entendez-vous exactement par « Afrique du Nord » ?

**M. Vendenboomgaërde.** D'ordinaire, cela veut dire: l'Algérie, la Tunisie et le Maroc. C'est une expression commode au point de vue économique et géographique, encore que la législation ne soit pas la même partout.

**M. Cianfarani.** En Algérie, nous avons le monopole de pavillon, alors que ni la Tunisie ni le Maroc, ni les autres territoires d'outre-mer ne l'ont.

**M. Vendenboomgaërde.** Nous avons eu l'an dernier un long débat sur ce point et je n'ai pas l'intention d'y revenir.

**M. le président.** Je vous en prie, messieurs, pas de colloques!

**M. Vendenboomgaërde** En ce qui concerne les territoires d'outre-mer, je vois évidemment quelque chose de très utile dans la proposition de M. Moreux; mais je lui demande de réfléchir sur le fait qu'il se place, lui aussi, à un point de vue particulier: il considère la marchandise sortie du port. Mais l'objection présentée précédemment par M. Boussenot conserve néanmoins toute sa valeur. Il s'agit, en réalité, si l'on veut provoquer une économie, de prendre toutes les mesures dans l'ordre d'urgence nécessaire pour abaisser le prix de revient.

Actuellement, le problème essentiel est un problème de prix de revient et vous n'empêcherez pas que, à propos de l'organisation de la marine marchande, il soit essentiel — comme le disait tout à l'heure notre collègue M. Boussenot — d'envisager l'équipement des ports et l'évacuation rapide des produits, comme d'organiser — comme vous le demandez — la régularité des rotations et la rationalisation de l'évacuation maritime, grâce aux délibérations de commissions spécialisées.

Il faut, messieurs, distinguer les deux choses. Je reprends l'exemple du port de Majunga qu'a cité tout à l'heure M. Boussenot, exemple catastrophique, inouï, exemple sur lequel il faut tout de même s'arrêter. La situation actuelle est la suivante: Majunga était un port auquel, il y a quelques années, les bateaux pouvaient accéder par trois passes tout en abordant à peu près à la plage. L'on a construit, messieurs, une digue qui a coûté environ 70 millions de francs avant la dévaluation « Vincent Auriol » (*Sourires sur divers bancs.*) Cette digue a été construite perpendiculairement au sens des évacuations du fleuve de la Betsiboka; aussi, non seulement cette digue a coûté inutilement cher, mais le port de Majunga est aujourd'hui presque totalement bouché. Sur les trois

passes, une seule permet à un navire d'aborder la rade, et les navires sont obligés d'ancrer à un kilomètre environ de la plage.

Cette situation pratique pourrait évidemment faire l'objet d'un examen des commissions spécialisées dont je ne repousse pas le principe, tout au contraire. Je crois en tout cas que le problème urgent actuellement consiste à allonger certains quais et à multiplier les remorqueurs assurant la liaison entre les navires qu'on est obligé de décharger au loin et le port. Voici une précision que tout à l'heure M. Boussenot ne vous a pas donnée: actuellement un bateau arrêté dans la rade de Majunga coûte au port 800.000 francs par jour. Et c'est là un élément essentiel de l'augmentation des prix de revient et du fret.

Aussi rejoindrai-je ici M. Moreux pour dire que si, véritablement, les commissions d'études spécialisées, envisagées dans son rapport, avaient compétence pour faire arbitrer tous les intérêts légitimement contradictoires, en vue de parvenir à une meilleure organisation des ports, c'est-à-dire du lieu où les bateaux viennent chercher les marchandises, elles rendraient un grand service.

Il n'en reste pas moins que l'observation de M. Boussenot était parfaitement justifiée en ce qui concerne la plupart des territoires d'outre-mer.

**M. le président.** Je me permets de rappeler que l'objet précis du débat est la nomination ou la désignation de commissions spécialisées.

Malheureusement, nous ne pouvons pas interpeller le Gouvernement sur la façon dont il a construit ou n'a pas construit tel ou tel port, aménagé telle ou telle rade, jeté telle ou telle digue.

**M. Vendenboomgaërde.** Oui, monsieur le président, mais en ce qui concerne la compétence ultérieure de ces commissions, voilà des problèmes qui, après avoir été évoqués ici, pourraient être retenus ailleurs avec une certaine utilité.

**M. Boluix-Basset.** Au nom du groupe union métropole outre-mer, je demande un scrutin public sur la proposition de renvoi à la commission présentée par M. Riond.

**M. le président.** M. Georges Riond a demandé le renvoi de la proposition à la commission du plan de l'équipement des communications.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. le rapporteur.** Je demande à répondre d'un mot très bref à tous mes contradicteurs.

**M. le président.** Puisque je viens d'être saisi d'une demande de scrutin public sur le renvoi à la commission, je vous demanderais de bien vouloir vous expliquer avant que je ne la mette aux voix.

**M. le rapporteur.** Mon cher collègue, M. Egretaud ne m'en voudra pas de ne pas répondre à toutes les banderilles dont il m'a accablé. Je ne le suivrai pas sur le terrain politique, d'ailleurs, M. le président m'en empêcherait si je voulais le faire.

Les questions qu'il a soulevées sont incontestablement hors du débat, mais cependant, il est essentiel de lui dire qu'entre lui et nous il y a une différence de position qu'il est bon de souligner.

Je lisais justement avant de me rendre à Versailles, mon cher monsieur Egretaud, la revue des comités d'entreprise de la C. G. T. — vous voyez que j'ai de bonnes lectures, des lectures classiques, au moins chez vous!

Et cette lecture m'expliquait presque votre intervention car dans l'article de Benoit Frachon sur « les comités d'entreprise au service de la classe ouvrière »,

« La C.G.T. a affirmé clairement qu'elle considère les comités d'entreprise comme une conquête de la classe ouvrière, qui devait être mise au service exclusif de la classe ouvrière. »

« Lorsque nous avons posé publiquement le problème d'un redressement de l'activité de certains comités d'entreprise qui glissaient sur la pente de la collaboration des classes, les organisations patronales ont poussé des cris d'écorchés. »

En conclusion, dans le même article, après avoir énuméré différents exemples, l'auteur écrit:

« C'est bête à pleurer. Mais peuvent-ils inventer quelque chose de neuf, les chevaliers servants de la collaboration de classes? Leurs devanciers ont tout dit depuis un siècle ! »

C'est bien cela, au fond, ce qui nous divise; ce que j'ai voulu, mes chers collègues, c'est rapprocher tous ceux qui participent à cette aventure difficile qu'est une expédition économique. J'ai voulu rapprocher les bonnes volontés, les faire travailler ensemble, car je suis de ceux qui croient que lorsque l'on a une bonne volonté affirmée, on est toujours sensible aux arguments objectifs.

C'est donc bien la collaboraiton économique que j'ai proposée dans mon rapport et c'est pour cela que les commissaires communistes ont refusé de voter — et vous l'avez confirmé tout à l'heure — les considérations qui aboutissent à la proposition qui vous est soumise.

En ce qui concerne le problème purement économique, je voudrais faire remarquer à nos collègues qu'il y a une très grande confusion dans le débat.

Ma proposition n'est pas ambitieuse. J'ai peut-être eu le tort de faire un exposé des motifs aussi volumineux mais j'ai voulu attirer l'attention du Gouvernement sur une question capitale. Nous vivons actuellement dans une euphorie que rien ne justifie. Nous sommes à la veille d'une crise qu'il faut combattre par tous les moyens, or, je crois que le moyen que je vous propose est immédiat. Bien entendu ce moyen ne règle pas le problème. Bien loin de là. Il n'est pas contradictoire de penser qu'on puisse reprendre ici l'étude de la question dans son ensemble.

Je suis persuadé que si l'Assemblée vote notre proposition elle améliorera modestement mais rapidement la condition économique des départements et territoires d'outre-mer ainsi que celle de l'Algérie.

**M. Cianfarani.** C'est certain.

**M. le rapporteur.** En effet, je considère — un de nos collègues le disait tout à l'heure — que cette proposition commence, d'une manière très modeste, une évolution qui, petit à petit, deviendra une révolution. Pour l'instant, en effet, la lutte de classe se retrouve partout, aussi bien dans la bourgeoisie dont parlait M. Egretaud, que dans la classe ouvrière. Lorsque le chargeur peut exploiter le transporteur et ne pas payer le fret équitable, il le fait. Si le transporteur peut, de son côté, faire payer un surfret à son chargeur, il le fait également. Ce sont ces faits que je ne voudrais pas voir se reproduire dans l'avenir. L'idéal serait que tout le monde fût de bonne foi et discutât autour d'une table, que chacun ait son dû; le transporteur comme le producteur, le docker comme le marin. En réalité, il est absolument impossible, à l'heure actuelle, de traiter la question isolément. Je parlais, tout à l'heure, d'une évolution qui pourrait devenir une révolution. En effet, jadis l'ouvrier, l'employé se trouvaient isolés en face du patron. Ils ont maintenant leurs syndicats. Chacun sait que je suis un syndicaliste convaincu. Je suis, par conséquent, persuadé que dans l'avenir on ne mènera plus d'action isolée. La circulaire que vous avez tous reçue — sauf moi, bien entendu — dit avec juste raison que des contacts très étroits sont établis entre transporteurs et chargeurs, c'est très exact, mais ces chargeurs arrivent isolés devant leurs transporteurs, et c'est ce que je souhaite ne plus voir se produire dans l'avenir.

Il faut, particulièrement pour la côte occidentale d'Afrique, qu'on ne traite pas séparément avec les chargeurs du Dahomey, de Guinée, etc. C'est le problème d'ensemble qu'il faut voir, car, on vous l'a démontré, il est impossible qu'un bateau de la côte occidentale d'Afrique, un 7.300 tonnes, dont je vous ai donné tout à l'heure le compte d'exploitation, puisse être chargé dans un seul port. Il faut que la cueillette s'effectue le long de la côte occidentale d'Afrique.

C'est pour cette raison qu'il y a nécessité absolue à coordonner les efforts de tous.

Il y aura dans chaque port cette coordination dont parlait M. Vendenboomgaërde tout à l'heure et qui sera féconde. Tous les armateurs vous diront que très souvent, leurs bateaux qui leur coûtent, je vous l'ai démontré, 300.000 francs par jour, attendent sur rade. Parce qu'il n'y a pas de synchronisation entre l'arrivée des marchandises et les possibilités de chargement d'un bateau moderne.

Il n'y a pas à quai suffisamment de fret pour pouvoir charger. Le commerce n'a pas le même débit que le navire. Le navire, avec ses moyens modernes de chargement, charge plus vite et il arrive qu'à la mi-journée, il n'a plus rien à charger, parce que le travail de chargement n'a pas été préparé.

Je crois que les comités de trafic, dont nous vous proposons la création, auront une influence considérable et immédiate.

J'insiste sur ce point. Il ne s'agit pas de faire de longs discours, mais d'aller immédiatement au devant du fait brutal. Je prends mes responsabilités, car ce que je dis figurera au *Journal officiel*. Je vous donne rendez-vous avant la fin de l'année. Vous verrez alors que j'avais malheureusement raison.

Nous nous trouvons en face d'une crise économique imminente. Je sais très bien — et en cela je suis d'accord avec vous — que ce ne sont pas les comités de trafic qui la résoudront tout entière. Il est évi-

dent qu'il faut que nous étudiions une proposition de résolution, extrêmement étoffée, où toutes les compétences pourront être consultées.

Mais ceci demande un très long temps si l'on veut faire un travail sérieux.

Seuls, les comité consultatifs proposés peuvent apporter de suite des résultats.

C'est pour cela que je vous demande, au nom du président de la commission, qui, je crois, vous le confirmera, le renvoi à la commission. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission du plan.

**M. Jacobson,** *président de la commission du plan.* Mesdames, messieurs, je monte un instant à la tribune pour répondre à deux questions. La première concerne le plan; la seconde, la demande de renvoi.

Je réponds à MM. Boussenot et Egretaud. M. Boussenot a évoqué, à très juste titre, la grave question des ports et rades malgaches. Je tiens à dire que la commission du plan a chargé deux de ses commissaires particulièrement qualifiés, son vice-président, M. Longuet, et M. Charlier, d'étudier minutieusement ce problème et d'examiner si le plan décennal de Madagascar, qui est entre nos mains, comporte dans sa prévision de 57 milliards de francs C. F. A., les projets et les investissements recommandés par M. Boussenot. La commission du plan verrait d'ailleurs un grand avantage à ce que notre collègue élu des Comores voulût bien se joindre à cet effet, aux deux commissaires ainsi choisis, afin que si le plan ne donnait pas satisfaction aux nécessités portuaires de la Grande Ile, une proposition précise et étayée fût faite à notre Assemblée.

**M. Georges Boussenot.** Je vous remercie, mon cher collègue.

**M. le président de la commission du plan.** Je tiens à dire à M. Egretaud que le problème de la force énergétique de Madagascar peut se résumer en trois points: pétrole, charbon, chutes d'eau. 1° Le pétrole: rien d'important n'a encore pu être révélé. Les forages progressent relativement lentement car ils sont très coûteux; 2° le charbon: il y a des gisements très importants, à la Socoa, dans le Sud de Madagascar; mais il faut un bon nombre de milliards pour organiser l'exploitation et les transports à la mer. Des offres de contribution financière importante ont été faites par l'étranger. Mais, dans le souci de ne pas se soumettre à une influence excessive de l'extérieur, elles n'ont pas été acceptées; 3° secteur énergétique: ce sont les captations de chutes, la domestication des chevaux hydrauliques de Madagascar.

Or, pour de très importants et coûteux projets, on est forcé de procéder par étapes. « Electricité de France » élabore dans les différents territoires d'outre-mer et notamment en Afrique un grand plan de mise en valeur des chutes d'eau.

Au Cameroun, les travaux de la chute d'Edéa ont commencé. Ailleurs et notamment à Madagascar, la reconnaissance des lieux et les levés de terrains et les études progressent à bonne allure.

Cela dit, j'arrive à la question du renvoi demandé par nos collègues M. Riond, M. Junillon et M. Boluix-Bæset.

Voici, à ce sujet, la position de la commission:

Tout d'abord, la proposition de M. Moreux a été exposée et commentée dans la séance de la commission du 15 février; celle-ci en a ensuite amplement délibéré en ses deux séances des 22 février et 8 mars. Si vos commissaires communistes n'avaient pas cru devoir se rallier à l'exposé des motifs, au contraire, l'unanimité était sur le point de se faire sur la proposition proprement dite.

Le débat touchait à sa fin lorsqu'un de nos collègues, M. Tétau, rappelant qu'il n'avait pu assister à toutes les séances, considéra n'être pas prêt à engager son groupe et demanda que la commission reportât à une séance ultérieure la prise de ses conclusions; et c'est le 5 avril que, dans une quatrième séance, sans aucun élément nouveau, tout ayant été vu et revu, sassé et ressassé, la commission, à l'unanimité de ses membres, approuva la proposition légèrement ajustée quant à quelques-uns de ses termes. En effet, une sous-commission composée du rapporteur M. Moreux, de M. Tétau et du général Plagne, sous-commission dans laquelle s'exprimaient ainsi les vues de différents secteurs de l'Assemblée, avait rédigé la formule qui avait rallié cette unanimité.

J'insiste donc sur le fait que la commission a longuement examiné, et sous toutes ses faces, la motion de M. Moreux.

D'autre part, au cours du débat d'aujourd'hui, aucun orateur n'a apporté de fait nouveau concernant les commissions d'études dont la création est recommandée.

Dans ces conditions, faisant suite à l'intervention de M. Junillon, dont je partage entièrement la préoccupation quant à l'ensemble de l'économie de l'outre-mer, je souligne que cet ensemble comporte divers secteurs d'étude, tous très importants; l'industrialisation en est un, les investissements en sont un autre, les participations étrangères en sont un troisième et il y en a encore bien d'autres. Il est impossible de tout examiner à la fois et de tout rattacher au vote concernant les commissions en question de la marine marchande. Pour le bon rendement et la progression, il y a avantage à régler aujourd'hui la question de ces commissions d'études. La commission, dans la mesure où les autres problèmes de l'économie d'outre-mer relèvent du plan, les prendra, sans désemparer, chacun en son temps.

Je conclus: les débats en commission ayant été poussés d'une façon approfondie, aucun argument nouveau n'ayant été et n'étant apporté aujourd'hui, et la proposition ayant été adoptée à l'unanimité de la commission, cela constitue trois motifs pour lesquels la commission estime qu'il n'y a pas lieu d'accepter le renvoi. (*Applaudissements au centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Junillon.

**M. Junillon.** Je ferai une simple observation, à la suite de l'exposé de M. le président de la commission du plan. Il y a tout de même eu un fait nouveau très important que j'ai souligné tout à l'heure, à savoir: l'étude, depuis notre dernière séance de mercredi, de l'ensemble du problème économique que j'ai posé. Cette étude n'avait pas été commencée lors de la conclusion de nos travaux sur la proposition de MM. Moreux et Schmitt.

Elle est de nature à modifier le point de vue initial que nous avions sur le problème posé par nos collègues.

Il n'y a pas de raison de fractionner et de traiter d'abord des transports. Pourquoi ne pas traiter également des investissements?

**M. le rapporteur.** Je voudrais répondre en quelques mots à M. Junillon. Il y a une confusion totale dans nos esprits. Il est évident que je suis complètement d'accord sur tout ce qu'on a dit tout à l'heure. Si l'Assemblée votait aujourd'hui même l'instauration d'une grande commission chargée d'étudier le problème dans son ensemble, je voterais de suite pour qu'elle fût instituée, mais il faut préciser que c'est un problème dont l'étude sera très longue.

Admettons les choses au mieux. Lorsque nous aurons étudié tous les problèmes au sein de cette commission, nous aboutirons à une proposition de résolution. Celle-ci viendra devant l'Assemblée nationale, puisque telle est la Constitution. Vous savez très bien que l'Assemblée nationale et le Conseil de la République sont surchargés de problèmes métropolitains et qu'ils n'en sortent pas!

Je vous demande simplement de faire jouer une loi qui existe, qui n'a jamais été appliquée et dont pourtant l'existence remonte à une année.

Si on la fait jouer, c'est entendu, et si on voulait chiffrer son efficacité, elle apporterait peut-être simplement 10 p. 100 d'amélioration dans l'économie des territoires d'outre-mer. Mais cela serait déjà une réalisation.

Je tiens surtout à l'efficacité. Votre proposition est extrêmement intéressante. Mais, en réalité, je crois qu'elle ne serait pas très efficace pour l'instant. Je voudrais, si l'Assemblée votait la proposition proposée par la commission, que, d'ici un mois, fonctionnent ces comités de trafic qui, je vous l'affirme, amélioreraient très sensiblement, bien qu'imparfaitement, c'est entendu, les relations économiques entre la France et les territoires d'outre-mer.

**M. le président.** La parole est à M. Montrat.

**M. Montrat.** Mes chers collègues, j'ai relevé — si j'ai bien compris M. Moreux — une phrase qui m'a particulièrement intéressé. Il a dit que les bateaux restent longtemps dans les ports...

**M. le président.** Il ne s'agit pas de faire la critique du discours de M. Moreux. Le problème actuellement est de savoir si l'on votera ou non pour le renvoi à la commission.

**M. Montrat.** Pardon, monsieur le président, je voudrais expliquer mon vote sur deux points. 1° M. Moreux vient de vous dire, si je l'ai bien compris, que les bateaux séjournent trop longtemps dans les ports parce que les productions ne sont pas suffisantes, ce qui augmente évidemment les prix de revient. Or vous connaissez comme moi les efforts que font les planteurs, les exploitants forestiers européens pour intensifier leurs productions. Mais on dirait que ces efforts ne suffisent plus. Il faut l'apport des autochtones. Les colons métropolitains font tout pour aider les indigènes. Mais il ne leur est pas possible de mettre à la disposition de ces indigènes le matériel indispensable pour

augmenter leurs productions. Nos budgets locaux eux-mêmes n'y suffiraient pas. Or depuis quelques jours, en ce qui concerne l'équipement, je n'entends parler que de ponts, routes, aérodromes. Tout cela c'est bien. Mais vous estimerez avec moi que l'équipement rationnel des producteurs indigènes devrait marcher de pair avec les autres. Ainsi les bateaux ne séjourneraient pas longtemps dans les ports. Vous êtes d'accord avec moi, monsieur Moreux ?

**M. le rapporteur.** Certainement.

**M. Montrat.** 2° M. Jacobson a dit que pour éviter l'intrusion des étrangers à Madagascar, la France n'a pas voulu permettre à ceux-ci d'exploiter le pétrole et le charbon de Madagascar et cela pour éviter de compromettre l'économie française. N'est-ce pas cela, monsieur Jacobson ?

**M. le président de la commission du plan.** C'est exact.

**M. Montrat.** Alors pourquoi la bauxite de la Guinée française est-elle exploitée avec des capitaux canadiens et pourquoi nos minerais de fer vont-ils être exploités par des Anglais et des Américains ?

Ce qui est bien pour Madagascar doit l'être pour la Guinée où la France doit également conserver son prestige et protéger son économie, tout comme partout ailleurs dans l'Union française. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La commission n'a rien à ajouter ?...

Je suis saisi d'une demande de scrutin public présentée par M. Boluix-Basset, au nom de l'union métropole-outre-mer, sur la proposition de renvoi à la commission.

La commission repousse le renvoi.

**M. Max André.** Monsieur le président, je demande la parole pour une explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Max André, pour une explication de vote.

**M. Max André.** Je voudrais dire en quelques mots à l'Assemblée pourquoi le mouvement républicain populaire rejettera le renvoi à la commission.

Je crois qu'il y a une équivoque, car M. Junillon a fait la même proposition. Mais je pense que cela n'est pas dans le même sens et pour les mêmes motifs que M. Riond.

Il me semble que M. Junillon trouve qu'en somme il y a disproportion entre l'exposé des motifs et les propositions faites.

A cela je dirai à M. Junillon: nous avons entendu un exposé extrêmement intéressant qui nous servira pour d'autres discussions, mais cela ne veut pas dire que ce soit la proposition qui vaille que nous l'élargissions. Nous pouvons sans doute restreindre le point de vue exposé, peut-être avec trop de conscience, par notre rapporteur, et je lui demande s'il croit vraiment que tout le problème économique de l'Union française puisse tenir place dans un seul grand débat ? Je lui réponds personnellement: non. S'il en était ainsi, d'ailleurs, nous aurions un débat, et nous pourrions ensuite nous séparer.

Il faut prendre les questions une par une et c'est pourquoi je crois que, si j'ai bien compris le point de vue de M. Junillon, il pourrait accepter que l'on poursuive l'examen de la question économique; pour cela, nous serions tous d'accord; mais pour aujourd'hui, qu'on vote tout de suite la proposition qui nous est faite.

En revanche, je ne pense pas que M. Junillon veuille se rallier à la proposition de M. Riond, qui n'a pas d'autre objet que de prendre en main une circulaire qui nous a été envoyée pour des fins... (*Vives protestations au centre.*)

Ce sont les motifs qu'on nous a donnés tout à l'heure, je m'en excuse.

**M. Georges Riond.** Vous me permettez de vous interrompre ? J'ai dit tout à l'heure que notre position était prise — je crois avoir une bonne mémoire — « étant donné les incidentes soulevées par ce débat ». J'ai voulu être très bref à la tribune, ce dont vous ne sauriez me faire grief, et je me suis contenté de cet attendu en faisant allusion aux propos tenus par M. Boussenot ainsi qu'aux propos que pouvaient tenir ultérieurement d'autres orateurs. Je vous demande instamment de ne pas déformer ma pensée: j'ai affirmé qu'il y aurait intérêt, peut-être, si le projet était renvoyé devant la commission, à tirer parti d'une documentation complémentaire. Et j'ai bien ajouté, la mémoire me revient en parlant, qu'il ne pouvait y avoir aucune équivoque dans ma proposition.

**M. Max André.** En tout cas, la proposition même a été examinée avec tout le sérieux désirable par la commission, et par conséquent elle doit être votée immédiatement. (*Aux voix ! aux voix !*)

**M. le président.** Je rappelle que je suis saisi d'une demande de scrutin public présentée par M. Boluix-Basset, au nom du groupe métropole outre-mer, sur le renvoi à la commission.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en opèrent le dépouillement.*)

**M. le président.** Voici, messieurs, le résultat du dépouillement du scrutin.

Nombre des votants..... 152
Majorité absolue ..... 77

Pour l'adoption ..... 89
Contre ..... 63

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

En conséquence, le renvoi est ordonné.

Aux termes de notre règlement « en cas de renvoi à la commission de l'ensemble d'un projet ou d'une proposition, l'Assemblée peut fixer la date à laquelle le projet ou la proposition lui sera à nouveau soumis. »

Quel est l'avis de la commission ?

**M. le président de la commission du plan.** La commission du plan se réunit demain. Elle pourrait donc présenter son rapport à la prochaine séance, c'est-à-dire jeudi.

— 3 —

**REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Cette proposition se rattache à la fixation de l'ordre du jour de la prochaine séance.

**M. Bidet,** *président se la commission des relations extérieures.* Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des relations extérieures.

**M. le président de la commission des relations extérieures.** Je rappelle à l'Assemblée que la conférence des présidents a décidé de consacrer sa séance de jeudi prochain à la question de la représentation de l'Union française au Conseil de l'Europe.

Je ne sais pas si cette conférence des présidents sert à quelque chose, mais depuis un certain temps, ses propositions sont constamment remises en question.

Pour une fois, je voudrais que l'on s'en tint aux décisions prises.

**M. le président.** Je me permets de faire remarquer à M. Bidet que la conférence des présidents a décidé aussi de demander que tout débat commencé soit poursuivi jusqu'à son achèvement, pour ne pas assister à une situation comme celle créée par le débat de Madagascar.

Je suis bien décidé à ne plus laisser commencer un débat tant que le débat antérieur n'aura pas été épuisé.

**M. Le Brun Kéris.** Monsieur le président, je dois faire remarquer que si le débat sur la représentation de l'Union française au sein du conseil de l'Europe n'est pas ouvert dans la prochaine séance, il sera inutile de soutenir et de voter la proposition, car l'Assemblée nationale aura déjà pris à ce moment sa décision.

Les propositions que j'aurai à rapporter n'auraient plus aucun sens, aucune signification, si l'Assemblée devait se rallier à la proposition de M. le président de la commission du plan, et je serais alors dans l'obligation de reprendre mon rapport.

**M. le président.** Autrement dit, l'Assemblée se trouve en présence de la situation suivante: des débats ont été commencés, ils continuent indéfiniment, alors qu'il serait parfaitement possible de terminer jeudi le débat sur Madagascar...

**M. Albert Sarraut,** *président de la commission de politique générale.* Monsieur le président, je fais toutes réserves. J'ai convoqué pour demain mercredi, à seize heures, la commission de politique générale, saisie jusqu'à présent de huit amendements sur la proposition concernant Madagascar. J'espère qu'elle aura achevé son travail demain. Dès lors, je pourrai me présenter jeudi devant la conférence des présidents pour faire une proposition relative à l'inscription à l'ordre du jour, mais d'ores et déjà, je ne peux pas admettre qu'on procède dès maintenant à cette inscription sans tenir compte des possibilités que la commission aura ou non de terminer ses travaux.

**M. le président.** La commission de politique générale n'est donc pas en état de poursuivre le débat sur Madagascar.

**M. le président de la commission de politique générale.** C'est évident, puisqu'elle n'a pas délibéré.

**M. le président.** Je ne présidais pas la séance au cours de laquelle cette affaire a été renvoyée.

Par ailleurs, en tête de l'ordre du jour de la séance de jeudi figure la discussion d'urgence de la proposition de résolution de MM. Thévenin, Egretaud, Mitterrand et des membres des groupes communiste et du rassemblement démocratique africain et leurs apparentés, tendant à lever la mesure d'exclusion prise contre le président du groupe communiste, M. Raymond Barbé.

**M. Bidet,** *président de la commission des relations extérieures.* Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des relations extérieures.

**M. le président de la commission des relations extérieures.** Je m'excuse d'insister, mais je le fais parce que c'est une nécessité absolue. A la conférence des présidents, j'ai bien précisé quelles instructions m'avait donné la commission, et j'ai dit que si la date de jeudi n'était pas retenue pour le débat en question, je demanderais la procédure d'urgence.

A la suite de mon intervention, la conférence des présidents s'est ralliée à la date de jeudi et je demande que la discussion ait lieu ce jour là. Si je dois maintenant être battu sur ce plan, à la faveur de l'introduction d'une discussion d'urgence, je vais reprendre ma première proposition.

J'attire l'attention de l'Assemblée sur le point qu'a précisé notre collègue, M. Le Brun Kéris. Nous sommes déjà en retard. Des positions ont été prises. Si nous voulons accomplir un acte qui ait une portée efficace, il faut le faire le plus tôt possible. Jeudi c'est déjà tard; ultérieurement ce sera trop tard. Je demande un vote de l'Assemblée sur la proposition.

**M. le président.** Je ne comprends pas. La conférence des présidents prend des décisions et, lorsque l'Assemblée se réunit sous une autre présidence — le même membre du bureau ne pouvant présider toutes les séances — elle adopte un autre ordre du jour.

Je lis, en effet, dans le *Journal officiel* du 3 juin 1949, (compte rendu de la séance du 2 juin 1949, page 655, 1re colonne) :

« *M. Thévenin.* Je m'excuse, monsieur le président, le règlement est formel. L'Assemblée ayant prononcé l'urgence, il lui appartient maintenant de procéder à la deuxième opération, c'est-à-dire de fixer la date à laquelle elle veut entendre le rapport.

« *M. le président.* Je consulte l'Assemblée sur l'opportunité de fixer la discussion d'urgence à jeudi prochain. (*Assentiment.*)

« (*L'Assemblée décide de fixer la discussion d'urgence au jeudi 9 juin.*) »

Que voulez-vous que je fasse ?

**M. le président de la commission des relations extérieures.** Je demande la priorité pour le débat sur la représentation de l'Union française au Conseil de l'Europe. Je ne suis pas opposé à ce que vienne ensuite la discussion d'urgence.

**M. le président.** L'Assemblée est-elle d'avis, contrairement à l'usage, il faut bien le dire, d'inscrire en tête de l'ordre du jour de la séance de jeudi le débat relatif à la représentation de l'Union française au Conseil de l'Europe et, immédiatement après, la discussion d'urgence de la proposition de résolution de nos collègues communistes ? (*Marques d'assentiment.*)

**M. Egretaud.** Est-ce que cela signifie, monsieur le président, que, de toute manière, cette discussion d'urgence viendra en discussion jeudi prochain ?

**M. le président.** Je ne peux évidemment pas vous répondre. Je ne peux engager l'Assemblée.

**M. le président de la commission des relations extérieures.** Cela dépendra de la sagesse des orateurs.

**M. Egretaud.** Par conséquent, l'Assemblée revient sur une décision qu'elle avait prise antérieurement. C'est toute la constatation que je voulais faire.

**M. Cazelles.** Je tiens à faire remarquer à l'Assemblée, et, en particulier, à M. Egretaud que ce n'est pas la première fois qu'un pareil fait se produit. Il y a à peine quinze jours, le groupe socialiste avait déposé une demande d'urgence, et, trois fois de suite, l'Assemblée — et M. Egretaud était d'accord avec elle — a renvoyé la discussion de cette proposition d'urgence.

**M. le président.** Il y aurait un moyen de résoudre la difficulté: faire venir jeudi le débat sur la représentation de l'Union française au sein du Conseil européen, et mettre en tête de la séance de vendredi la discussion d'urgence de la proposition de résolution du groupe communiste. Viendrait immédiatement après la suite de la discussion de la proposition relative à l'institution, au sein du conseil supérieur de la marine marchande, des commissions d'études spécialisées.

**M. Raymond Lombardo.** Et Madagascar ?

**M. le président.** M. le président de la commission de politique générale vient de dire que la proposition concernant Madagascar n'est pas en état.

D'ailleurs, je me permets de faire remarquer qu'à l'ordre du jour de vendredi est inscrite la discussion de la proposition de résolution de MM. Giard, Guyard, Kemajou et des membres du groupe du rassemblement républicain pour le progrès économique et social de l'Union française, tendant à inviter l'Assemblée nationale à modifier le décret n° 47-2300 du 27 novembre 1947, réorganisant au Cameroun la justice de droit français.

C'est un sujet dont la discussion, s'il est vraiment traité à fond, durera sans doute assez longtemps.

Je crois que le plus simple est de renvoyer à la conférence des présidents, qui se tiendra jeudi, le soin de régler toutes ces questions.

**M. Max André.** Peut-être pourrait-on inscrire le second débat à la séance de jeudi prochain, après la discussion sur la représentation de l'Assemblée de l'Union française au Conseil de l'Europe. Ce n'est pas la première fois que l'on met deux questions à l'ordre du jour en pensant qu'elles ne viendront peut-être pas toutes les deux. Si pour une fois, nous n'avons pas un débat fleuve, comme cela devient l'habitude ici, peut-être aurons-nous le temps d'aborder les deux questions.

**M. le président.** Je commence à avoir l'habitude des débats fleuves, aussi est-il très difficile de fixer un ordre du jour.

Je consulte l'Assemblée sur le fait d'inscrire ces deux propositions à l'ordre du jour de la séance de jeudi.

(*L'Assemblée, consultée, accepte cette proposition.*)

**M. le président.** En conséquence, l'ordre du jour de notre séance de jeudi serait le suivant:

Jeudi 9 juin 1949, à quinze heures, séance publique:

1° Discussion:

*a*) De la proposition de M. Georges Blond et des membres du groupe union-métropole-outre-mer (indépendants) tendant à inviter le Gouvernement à désigner un ou plusieurs membres de l'Assemblée de l'Union française au nombre des délégués de la France au « Conseil de l'Europe »;

*b*) De la proposition de MM. Alduy, Jousselin, Momo Touré, Bidet, Thémia, Montrat, Julien et Zinsou tendant à inviter le Gouvernement à prévoir la représentation des populations d'outre-mer à l'Assemblée consultative européenne (nos 52, 99 et 148, année 1949. — M. Le Brun Kéris, rapporteur);

2° Discussion d'urgence de la proposition de résolution de MM. Thévenin, Egretaud, Mitterrand et des membres du groupe communiste et du rassemblement démocratique africain et leurs apparentés, tendant à lever la mesure d'exclusion prise contre le président du groupe communiste, M. Raymond Barbé (n° 147, année 1949).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi fixé.

Personne ne demande plus la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures quarante-cinq minutes.*)

*Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée de l'Union française,*
RENÉ HINGRE.

---

**Errata**

*au compte rendu in extenso de la séance du 31 mai 1949.*

(*Journal officiel* du 1er juin 1949.)

Page 639, 2e colonne, 64e ligne:

**Au lieu de:** « ...d'une manière toujours primaire. »,

**Lire:** « ...d'une manière toujours primitive. »

Page 639, 3e colonne, 33e ligne:

**Au lieu de:** « Le Betsileo et le Sakalave »,

**Lire:** « Le Betsimisaraka et le Sakalava ».

Page 639, 3e colonne, 46e ligne:

**Au lieu de:** « ...que nous réclamons, pour elles, les dispositions sociales... »,

**Lire:** « ...que nous réclamons, pour celles-ci, les dispositions sociales... ».

# QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

Application des articles 80 et 81 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 80. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président de l'Assemblée qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 81. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

***Liste de rappel des questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.***

(Application de l'article 81 du règlement de l'Assemblée de l'Union française.)

**Présidence du conseil.**

N° 1 M. Thémia.

**Affaires étrangères.**

N° 14 (1948) M. Alphonse Juge.

**Défense nationale.**

N° 8 M. le général Plagne.

**FRANCE D'OUTRE-MER**

**29.** — 7 juin 1949. — **M. Georges Boussenot** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer** comment s'opère, à son département, la discrimination entre le projet de décret à soumettre pour avis à l'Assemblée de l'Union française et ceux qui sont pris sans consultation préalable de ladite Assemblée.

# ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

**séance du 7 juin 1949.**

**SCRUTIN (N° 61)**

*Sur la demande de M. Georges Riond tendant au renvoi à la commission de la proposition n° 469 relative à la création, au sein du conseil supérieur de la marine marchande, de commissions d'études spécialisées.*

Nombre des votants..... **152**
Majorité absolue..... **77**

Pour l'adoption..... **89**
Contre ..... **63**

L'Assemblée de l'Union française a adopté.

**Ont voté pour :**

MM.
Ahmed Kotoko (Alifah).
Alduy.
Antonini.
Aubert.
Baretaud.
Begarra.
Belabed.
Bichon.
Bidet.
Blachette.
Boluix-Basset.
Borrey.
Bouda (François).
Boukheloua.
Bourgarel.
Boussenot.
Mme Gaffot.
Camprasse.
Cazelles.
Charlier.
Chekkal Daho.
Chevance-Bertin (Général).
Conombo (Joseph).
Coquart.
Cortinchi (Guidicello).
Costes.
Coubèche (Saïd-Ali).
Coulon.
Daber (Jules).
Delmas.
Detraves (Guillaume).
Diop Babakar.
Dorange (Michel).
Dumas.
Ebédé.
Estèbe.
Gaudart.
Gentet.
Georget.
Gervain.
Giard.
Gueye Momar Djim.
Guyard.
Hazoumé.
Ibrahim (Babikir).
Julien.
Junillon (Lucien).
Kemajou.
Laurent-Eynac.
Laurin.
La Vasselais (de).
Lechani.
Lévy.
Lhuillier.
Longuet.
Mademba Racine.
Mme Malroux.
Michard-Pellissier.
Monnet.
Montrat.
Mme Emilienne Moreau.
Naroun.
Oudard.
Ouedraogo (Bougouraoua).
Perier.
Piéri.
Polycarpe.
Ramampy.
Randretsa Rasafy.
Razafiala.
Riond (Georges).
Rosenfeld.
Rosfelder.
Roulleaux-Dugage.
Saidou Djermakoye (Issoufou).
Sarraut (Albert).
Savary.
Savi de Tové (Jonathan).
Serot.
Soppo Priso.
Sylvestre.
Tétau.
Touré.
Mme Marianne Verger.
Viniger.
Vivier.
Voca.
Ya Doumbia.
Zinsou.

**Ont voté contre :**

MM.
Abbas (Ferhat).
Abdesselam.
Mlle Allemandi.
André (Max).
Arboussier (d').
Arnault.
Mlle Autissier.
Mme Bertrand.
Bilavarn Khoun.
Bizot.
Boiteau.
Boubou (Hama).
Boumendjel.
Bour (Alfred).
Boysson (Guy de).
Carroué.
Catrice (Paul).
Chassiot.
Cianfarani.
Comiti.
Corval.
Coulibaly (Mamadou).
Curabet.
Dadet.
Darlan.
Donnat.
Egretaud.
Esnault (Yvon).
Gaignard.
Griaule.
Jacobson.
Jousselin.
Juge.
Lachenal.
Mlle Lafon.
La Gravière.
Lautissier.
Mlle Le Ber.
Le Brun Kéris.
Mme Lefaucheux.
Le Guénédal.
Lombardo.
Meyer.
Mignot.
Mitterrand.
Moreux (René).
Motais de Narbonne (Léon).
Moulec (contre-amiral).
Nignan.
Odru.
Peretti (de).
Piot.
Plagne (Général).
Schmitt.
Schock.
Simon (Paul).
Sousatte.
Souvannavong Ourot.
Souvannavong Pheng.
Thémia.
Thévenin.
Tubert (Général).
Vendenboomgaërde.

**N'ont pas pris part au vote :**

MM.
Fourcade.
Lapart.
Léon.
Pann Yung.
Sim Var.
Sok Chhong.
Thonn Ouk.
Mme la princesse Pingpeang Yukanthor.

**N'a pas pris part au vote**

(conformément à l'article 96 du règlement) :

M. Barbé.

**Excusé ou absent par congé :**

M. Lakhdari.

**N'a pas pris part au vote :**

M. Daniel Boisdon, président de l'Assemblée de l'Union française, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.